It. sing. 638 d

<36637663180016

<36637663180016

Bayer. Staatsbibliothek



S. M. Schiff „Saida“ unter Segel von Pola auslaufend.

Die Erdumsegelung

S. M. Schiffes „Saida"

in den Jahren 1890, 1891, 1892.

Zusammengestellt im Auftrage des k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums, Marine-Section, auf Grund der Berichte des k. u. k. Schiffs-Commandos

von

Hermann Marchetti

k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant.

Mit 17 Karten und 12 Lichtdrucken.

Herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

Wien.

Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn.

1894.

Ia/69/409

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Vorwort.

Die vorliegende Publication wurde im Auftrage des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums (Marine-Section) zusammengestellt und lehnt sich in Plan und Gliederung an die bereits erschienenen, vom Fregattencapitän d. R. Jerolim Freiherr von Benko verfassten Reisewerke an. Ein beim Vergleiche etwa bemerkbares Vorwalten von Schilderungen persönlicher Eindrücke findet seine Erklärung in dem Umstande, dass der Verfasser die Erdumsegelung S. M. Schiffes SAIDA als Schiffsofficier selbst mitgemacht hat.

Die Hauptquellen der Bearbeitung bildeten die Reise-, Vorfallenheits-, Missions- und sonstigen Berichte des k. u. k. Schiffscommandos, die Berichte der einzelnen Officiere und Beamten über die ihnen zugewiesenen Ressorts und die Navigations- und Schiffs-Tagebücher der Reise. Auch dem Verfasser überlassene Privatmittheilungen, Briefe und Zeitungsausschnitte wurden benützt; endlich bot die vorhandene officielle und nichtofficielle Literatur der besuchten Gegenden die erforderliche Vervollständigung.

Um ein oftmaliges Verweisen auf das betreffende Nachschlagebuch im Texte zu vermeiden, wird nachstehend ein Verzeichnis jener Druckwerke angegeben, welche dem Verfasser theils schon während der Reise, theils während der Ausarbeitung zum Studium und als Quellen gedient haben:

Bartholomew, F. W. *Royal Atlas and Gazetteer of Australasia.*

Beautemps-Beauprés. *Atlas du Voyage de Bruny D'Entrecasteaux etc.*

Beauvoir, Le Comte de —. *Australie.*

Beck, Bernard. *Le Rio Parana.*

Benko, J. Freiherr von. *Die transoceanischen Reisen S. M. Kriegsschiffe.*

Bianco, Andrea. *Facsimile dell Atlante di —. (1436.)*

Billardière, La. *Voyage de La Pérouse.*

Bluebooks and Digests of the Statistics of British Colonies 1888—1893.

Bougainville, De. *Journal de la Navigation autour du globe de la fregate la „Thétis“ et la corvette „L'Esperance“.*

Bradshaw, J. *New Zealand of Today.*

Brett. *Auckland Almanac.*

— — *Handy Guide to New Zealand.*

Brough Smith, R. *The Aborigines of Victoria.*

Campbell, Lord George. *Log Letters from the Challenger.*

Clemens, J. E. M. *The Laplata Countries of South America.*

Conring, A. v. *Marocco.*
Coghlan, F. A. *The Wealth and Progress of New South Wales.*
Cook, J. *A Voyage towards the Southpole and round the World.*
— — *Troisième Voyage de —.*
Coote, W. *Wanderings South and East.*
Curtis, W. E. *The Capitals of Spanish America.*
Daireaux, E. *Vie et moeurs de La Plata.*
Darwin, Ch. *Geologische Beobachtungen über Südamerika.*
— — *Naturwissenschaftliche Reisen.*
Dilke, Sir Charles Wentworth-. *Greater Britain.*
Doelter, Dr. C. *Über die Capverden nach dem Rio Grande.*
Dorn, A. von. *Die Seehäfen des Weltverkehrs.*
Ebelot, Alfred. *La Pampa.*
Elias, R., colonel —. *The Landforces of Australia (Lecture read at the Royal United Service Institution).*
Encyclopedia Britannica.
Findlay. *Sailing Directions for the Indian Ocean.*
— — *Sailing Directions for the South Atlantic Ocean.*
— — *North Atlantic Memoir.*
Finnis. *Constitutional History of South Australia.*
Fitzroy and King. *Voyage of the „Adventure" and the „Beagle".*
Flinders, Math. *A Voyage to Terra Australis etc. etc.*
Fra Mauro. *Weltkarte des —, (1457).*
Frédol, Alf. *Le Monde de la Mer.*
„Garryowen". *The Chronicles of early Melbourne.*
Ghillany, Dr. F. W. *Geschichte des Ritters Martin Behaim.*
Grey, Sir George. *Polynesian Mythology.*
Hawkesworth. *An Account of the Voyages of Captains Byron Carteret, Wallis and Cook.*
Hellwald, Freiherr von. *Die Erde und ihre Völker.*
Hochstetter, Dr. F. v. *Neu-Seeland.*
Hübner, Otto. *Geographisch-statistische Tabellen.*
Hursthouse. *New Zealand, the Britain of the South.*
Hutchinson. *Buenos Aires and Argentine Gleanings.*
Jedina, L. v. *Um Afrika.*
Kreuth, W. *Aus den La Plata-Staaten.*
Kunstmann, Dr. F. *Die Entdeckung Amerikas.*
Lady, by a —. *My experiences in Australia.*
Land Company, West Australian —. *Prospectus of Company's Lands.*
Lloyds *Register of British and foreign Shipping.*
Maddock. *Guide to Sydney.*
Major, R. Henry. *The Discoveries of Prince Henry the Navigator.*
Martins, J. A. *Madeira, Cabo Verde e Guiné.*
Massina. *Guide to Melbourne.*
Meidinger, H. *Die britischen Colonien in Australien.*
Metzger, E. *Geographisch-statistisches Weltlexikon.*
Moseley, H. N. *Notes by a Naturalist on the „Challenger"-Expedition.*
Moreno, Dr. F. de. *Le Musée de La Plata.*
Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr.

Pike, Nicholas. *Subtropical Rambles.*

Reichenbach, Dr. H. G. L. *Vollständige Naturgeschichte der Vögel des In- und Auslandes.*

Richards, Th. *The physical Geography and Climate of New South Wales.*

Ritter, K. *Geschichte der Erdkunde und Entdeckungen.*

Ryan, Rev. Dr. — *Mauritius and Madagaskar.*

Schirren. *Wandersagen der Polynesier.*

Seewarte, Kaiserl. deutsche. *Segelhandbuch für den Atlantischen Ocean. Herausgegeben von der —.*

Southey, R. *Lives of British Admirals.*

Spry, W. J. *The Cruise of H. M. S. „Challenger".*

Stow. *South Australia.*

Taylor, Rev. Rich. *New Zealand and its Inhabitants.*

— — *New Zealand, its Past, Present and Future.*

Thomas H. *Excursionists Guide to Tasmania.*

Thomson, Sir Wywille, Mr. Murray, Mr. Buchanan, Mr. Moseley and Dr. v. Willemoes-Suhm. *The „Challenger"-Expedition Papers.*

Vivien de St. Martin. *Histoire de la Géographie.*

Walch. *Tasmanian Almanac.*

Walker, W. F. *The Azores.*

Wieser. *Magellan-Straße und Australcontinent auf den Globen des Johannes Schöner.*

Wallace, J. H. *Mannual of New Zealand History.*

Yearbook, The, of Australia 1891.

Die Pläne im Texte sind, soweit sie Australien betreffen, nach den Karten des vorzüglichen *Royal Atlas and Gazetteer of Australasia* bei mehrfacher Hinzufügung eigener Wahrnehmungen photographisch nachgebildet.

Die vom k. u. k. militär-geographischen Institut mittels Lichtdruck vervielfältigten Photographien sind durchwegs Originalaufnahmen, welche mit dem dem Schiffe beigegebenen Apparate und Materiale ausgeführt wurden.

Pola, im April 1894.

Nachträge und Berichtigungen:

Seite 107 Zeile 21 von unten: statt unbebauten lies herrenlosen.
„ 108 „ 2 „ oben: „ 10 $ „ 10 *sh.*
„ 133 „ 4 u. f. von unten: Der Betreffende war nicht ein Amerikaner, sondern der englische Gelehrte Francis Galton („*Nature*“, 1878, Heft 18).
Seite 226 Zeile 19 von oben: statt Waitomo lies Waimoto.
„ 262 „ 17 „ „ „ 1877 lies 1777.
„ 322 „ 14 u. 13 von unten: statt ihr Eigenthum lies Eigenthum des Bataillonsstabes.
„ 363 „ 23 „ „ „ Vinipples „ Kinipples.

Inhalts-Verzeichnis.

	Seite
Vorwort	III
Nachträge und Berichtigungen	VI
Inhalts-Verzeichnis	VII

Einleitung: Das Schiff S. 1; Die Bemannung S. 1; Reise-Instructionen S. 2; Reiseplan S. 3; Reisezweck S. 4.

I. Theil.

Capitel I: Ausrüstung S. 9; Abfahrt S. 10; Reise nach Port-Said S. 11; Aufenthalt in Port-Said S. 12; Fahrt durch den Suez-Canal und das Rothe Meer S. 12; Strömungen im Golf von Aden S. 15; Aden S. 16.

Capitel II: Fahrt von Aden nach dem Chagos-Archipel S. 18; Das Leben des Meeres S. 19; Ein Hai! S. 19; Die Passage des Äquators S. 21; *Der Chagos-Archipel*, seine Entdeckung und Colonisierung S. 22; *Diego Garcia* und die Ansiedlung darauf S. 23; Aufenthalt auf Diego Garcia S. 31; Reise nach Mauritius S. 34; Mann über Bord! S. 34; Anblick von Mauritius S. 35.

Capitel III: *Die Insel Mauritius* S. 37; Geologische Formation S. 37; Ausdehnung S. 38; Gebirge S. 38; Flüsse S. 39; Die Küste S. 39; Inseln S. 39; Ortschaften und Eisenbahnen S. 40; Réduit S. 41; Politische Eintheilung der Insel S. 42; Fremdartige Flora S. 42; Die Brüder Anthelme S. 43; *Die Stadt Port Louis* S. 43; Geschichte der Insel S. 47; Sanitäre Zustände S. 54; Ursachen des Niederganges S. 54; Verhältnis zwischen Regierung und Unterthanen S. 56; Die Verfassung S. 56; Gesellschaftliches und Privatleben S. 57; Menschenracen auf Mauritius S. 57; Aufenthalt in Port Louis S. 58; Abfahrt und Reise nach Australien S. 62; Eingehaltene Route S. 62; Angetroffene meteorologische Verhältnisse im Gebiete der vorherrschenden Westwinde S. 63; In Sicht von S. Paul S. 63; Thätigkeit während der Traversade S. 64; Anlaufen des Landes, Ankern im King George Sound und vor Albany S. 65.

Capitel IV: *West-Australien* S. 66; Geschichtlicher Überblick S. 66; Stand der Montanindustrie S. 67; Stand der Bodencultur S. 68; Verfassung S. 68; Volksbewegung, deutsche Einwanderer S. 69; Colonisationsverfahren S. 69; Eisenbahnen nach dem Land Grant Systeme S. 69; Aussichten für Einwanderer S. 71; Voraussichtliche Zukunft der Colonie S. 71; Waldreichthum S. 72; Perlfischerei S. 72; Mineralische Producte S. 72; Interessen angelegter Capitalien S. 72; Klima S. 75; *Die Ureinwohner West-Australiens und des australischen Continentes überhaupt* S. 73; Ursprung und Racenstellung S. 73; Zahl der Australneger S. 75; Ihre Arbeitsscheu S. 75; Art der über sie erhältlichen Informationen S. 75; Ihre Lebensweise S. 76; Hütten und Lager S. 76; Gefäße S. 76; Kochkunst, Nahrung S. 77; Warum der Charakter der Australneger so verschieden geschildert wird? S. 78; Benehmen der Eingeborenen gegen die Bemannung der schiffbrüchigen österreichisch-ungarischen Bark S. Stefano

S. 78; Einfluss der weißen Einwanderer auf die Australneger S. 80; Cannibalismus S. 81; Religion S. 82; Tod, Leben nach dem Tode S. 82; Leichen- und Begräbnis-Ceremonien S. 82; Andere rituelle Ceremonien S. 83; Heirat, Heiratsverbote S. 83; Die Ehe, Stellung der Frauen S. 84; Waffen: der Bumerang S. 85; Speer und Schleuderstab S. 86; Schild S. 87; Geräthe, Material dafür S. 87; Geräthe für den Haushalt und die Jagd S. 87; Methoden Feuer anzumachen S. 88; Geräthe für den Fischfang S. 90; Kleider und Schmuck S. 91; Korroborri S. 92; Schicksal der australischen Stämme S. 92; *Die Stadt Albany* S. 93; Der Princess Royal Harbour und der King George Sound S. 96; Navigatorische Bemerkungen S. 96; Aufenthalt in Albany S. 97; Scenerie am Lande S. 97; Officielle Besuche S. 98; Coloniale Gastfreundschaft S. 99; Der Urwald von Torbay S. 99; Besuch an Bord mit Hindernissen; englische Damen beim Lunch an Bord S. 100; Abfahrt von Albany S. 101; Entschluss Adelaide zu besuchen S. 102; Reise nach Port Adelaide S. 102; Ankunft in der Largs Bay und Fahrt den Torrens River aufwärts bis Port Adelaide S. 102.

Capitel V: *Süd-Australien.* Name der Colonie S. 104; Lage, Ausdehnung, kurze Beschreibung des Landes S. 104; Klima, gedeihende Nutzpflanzen S. 105; Eisenbahnen, Telegraph, Flusschiffahrt S. 105; Entwicklungsgeschichte S. 106; E. G. Wakefields „Landtheorie“ S. 107; Einwohnerzahl der Colonie S. 112; Colonisten deutscher Nationalität, Österreicher S. 112; Eingeborene von Süd-Australien S. 113; *Die Stadt Adelaide* S. 115; *Der Torrens-Fluss und Port Adelaide* S. 119; *Die Rhede* S. 120; Aufenthalt in Adelaide S. 120; *Die Lofty Mountains* S. 122; Abfahrt S. 124; Fahrt längs der Küste S. 124; *Portland* S. 125; Fahrt nach dem Port Phillip S. 125; Die Einfahrt in den Port Phillip S. 126; Das Einlaufen in die Hobson-Bai S. 126.

Capitel VI: *Victoria.* Geographischer Überblick S. 128; Klima S. 128; Entwicklungsgeschichte S. 129; Verlassene Goldfelder S. 135; Einwohnerzahl S. 135; Eingeborene S. 136; Verfassung S. 136; *Die Stadt Melbourne* S. 137; Aufenthalt in Melbourne S. 143; *Sandhurst (Bendigo)* S. 145; Abfahrt von Melbourne S. 148; Reise nach Tasmanien S. 148; Ankunft in der L'Esperance-Bai S. 148.

Capitel VII: *Tasmanien.* Historischer Überblick S. 150; Geographischer Überblick S. 157; Culturgebiete S. 158; Port L'Esperance S. 159; Tod des Maschinengasten Ferrini S. 162; Der Entrecasteaux-Canal S. 163; Anlaufen von Hobart S. 164; *Die Stadt Hobart* S. 165; Aufenthalt in Hobart S. 166; Abfahrt und Reise nach Sydney S. 167.

Capitel VIII: *Neu-Süd-Wales.* Geographischer Überblick S. 170; Geschichtlicher Überblick S. 174; Gegenwärtiger Zustand der Colonie S. 186; Eingeborene von Neu-Süd-Wales S. 186; *Die Stadt Sydney und der Port Jackson* S. 187; Aufenthalt in Sydney S. 194; Die australasische Föderation S. 196; Abfahrt von Sydney und Reise nach Neu-Seeland S. 201.

Capitel IX: *Neu-Seeland.* Überblick seiner Geschichte vom Jahre 1862 an S. 203; Die Maori-Race, ihre Gegenwart und Zukunft S. 209; *Der Milford Sound* S. 213; Fahrt nach Wellington S. 219; *Wellington* S. 220; Fahrt nach Auckland S. 222; *Auckland* S. 223; Aufgeben des projectierten Besuches von Chili S. 225; Aufenthalt in Auckland S. 225; *Die „unheimliche Region“ von Neu-Seeland* S. 226; *Die Waimoto-Höhlen* S. 228.

Capitel X: Abfahrt von Auckland S. 230; Fahrt über den stillen Ocean S. 230; Die Route S. 230; Wind und Wetter S. 230; Anlaufen der Magellan-Straße S. 232; Die Magellan-Straße S. 232; *Churrucca-Bai* S. 233; Feuerländer S. 233; *Punta Areñas* S. 235; Aufenthalt in Punta Areñas S. 236; Die chilenische Expedition zur Aufsuchung der Santa Margherita, Capitän Johann Orth S. 236; Abfahrt von Punta Areñas S. 237; Besuch der Falklands-Inseln S. 238; Der Albemarle-Sound S 238; *Die Falklands-Inseln, ihre Geschichte und ihre Bewohner* S. 239; Das Thierleben der Falklands-

Inseln S. 242; Suche nach Spuren von der SANTA MARGHERITA; deren wahrscheinliches Schicksal S. 244; Fahrt nach der La Plata-Mündung S. 244; Beschluss, Buenos Aires anzulaufen S. 245; Die Fahrt im La Plata-Strome S. 245; Die Rhede von Buenos Aires S. 246; Der Kunsthafen von Buenos Aires S. 247.

Capitel XI: *Die Republik Argentina.* Abriss der Geschichte S. 249; Die Bewohner Argentinas S. 260; *Buenos Aires* S. 265; *La Plata* S. 269; Aufenthalt in Buenos Aires S. 270; Unfreiwillige Verzögerung des Auslaufens S. 277; Abreise S. 277; Fahrt nach St. Helena S. 277; Beabsichtigte Route S. 278; Angetroffene Wind- und Wetterverhältnisse S. 278; Thätigkeit während der Reise S. 279; Thierleben des Südatlantischen Oceans S. 280; Ansegeln von St. Helena S. 280.

Capitel XII: *Die Insel St. Helena* S. 282; Geschichte der Insel S. 282; Geographie der Insel S. 284; Jamestown S. 285; Verfassung S. 285; Garnison S. 285; Plätze historischen Interesses S. 285; Aufenthalt vor Jamestown S. 286; Fahrt nach Ascension S. 287; Die Insel Ascension S. 288; Fahrt nach den Capverden S. 290; Thierleben des Meeres in den atlantischen Tropen S. 291; *Die Insel St. Vincent* S. 292; Geschichte der Insel S. 292; *Die Stadt Mindello* S. 294; Verfassung und politische Zustände der Capverden S. 295; Die Bevölkerung von St. Vincent S. 297; Aufenthalt im Porto Grande S. 298; Abfahrt von Mindello S. 299; Reise nach den Azoren; Wind- und Wetterverhältnisse; die Route S. 299; Thätigkeit während der Fahrt S. 299; Thierleben in dem durchfahrenen Theile des Oceans S. 299.

Capitel XIII: *Ponta Delgada* S. 302; Aufenthalt in Ponta Delgada S. 303; Bad Furnas S. 305; Andere Ausflüge S. 308; Abreise von Ponta Delgada S. 309; Besuch von Funchal S. 309; Hafenbauten auf der Rhede von Funchal S. 309; Fahrt nach Tanger S. 310; Aufenthalt in Tanger S. 310; Nach Gibraltar! Schlechtes Wetter. Algeçiras S. 311; Gibraltar. Abänderung der Reise-Instructionen S. 311; Fahrt durch das Mittelmeer S. 312; Begrüßung durch die k. u. k. Schul-Escadre S. 312; Heimfahrt S. 313; Beendigung der Missionsreise S. 314.

II. Theil.

Mauritius.

Navigatorisches S. 319; Maritime Etablissements S. 320; Militärisches S. 321; Verfassung S. 323; Staatshaushalt S. 324; Schulwesen S. 324; Producte und Industrien. Die Zuckerfabrication. Handel S. 325; Verkehr S. 331; Geld- und Approvisionierungs-Verhältnisse S. 333; Arbeitslöhne S. 334; Sanitäres S. 334.

Die britischen Colonien West-Australien, Süd-Australien, Victoria, Tasmanien, Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland.

Militärisches: *a)* Im allgemeinen S. 338; *b)* Im besonderen: 1. West-Australien S. 341; 2. Süd-Australien S. 343; 3. Victoria S. 344; 4. Tasmanien S. 348; 5. Neu-Süd-Wales S. 351; 6. Queensland S. 353; 7. Neu-Seeland S. 355.

Kriegsmaritimes: *a)* Im allgemeinen S. 356; *b)* Im besonderen S. 357.

Maritime Etablissements in den besuchten Häfen Australiens: Albany S. 359; Adelaide S. 359; Melbourne S. 360; Hobart S. 361; Sydney S. 362; Wellington S. 365; Auckland S. 365.

Die Verfassungen der australasischen Colonien: *a)* Im allgemeinen S. 365; *b)* Vergleich der Hauptzüge in den einzelnen Colonien S. 368; *c)* Im besonderen: 1. West-Australien S. 370; 2. Süd-Australien S. 372; 3. Victoria S. 374; 4. Tasmanien S. 374; 5. Neu-Süd-Wales S. 375; 6. Queensland S. 376; 7. Neu-Seeland S. 376; *d)* Locale Administration S. 377.

Staatshaushalt, öffentliche Schuld: *a)* Revenuen S. 379; *b)* Ausgaben S. 382; Staatsschulden S. 384.

Gebarung mit den noch unveräußerten (Kron-) Ländereien S. 387; Schul- und Erziehungswesen: *a)* Im allgemeinen S. 390; *b)* Elementarschulen S. 391; *c)* Mittelschulen S. 393; *d)* Hochschulen S. 393; *e)* Lehrerbildungsanstalten, Volksbildung S. 393.
Producte und Industrien: *a)* Im allgemeinen S. 394; *b)* Viehzucht: 1. *Schafzucht* S. 395; *Schafwollproduction* S. 397; *Schaffleisch* S. 399; *Schaffleischconserven* S. 401; 2. *Rinderzucht* S. 401; *Rindfleischconserven* S. 402; *Molkereiwesen* S. 403; 3. *Pferdezucht* S. 404; *c)* Bodencultur: 1. *Im allgemeinen* S. 405; 2. *Brot und Körnerfrüchte* S. 407; 3. *Wein* S. 409; 4. *Tabak* S. 410; 5. *Zucker* S. 410; 6. *Obst* S. 411; 7. *Sonstige Bodenproducte* S. 412; 8. *Forstwesen* S. 413; *d)* Jagd und Fischerei S. 414; *e)* Mineralische Producte: 1. *Im allgemeinen* S. 416; 2. *Kohle* S. 418; 3. *Gold* S. 420; 4. *Silber und Blei* S. 421; 5. *Kupfer* S. 422; 6. *Zinn* S. 422; 7. *andere Mineralproducte* S. 423; *f)* Industrien S. 423; *g)* Arbeitslöhne S. 427.
Verproviantierungs-Verhältnisse in den berührten australasischen Häfen: *a)* Albany S. 433; *b)* Adelaide S. 433; *c)* Melbourne S. 434; *d)* Hobart S. 434; *e)* Sydney S. 435; *f)* Wellington und Auckland S. 435.
Innerer und äußerer Verkehr der australasischen Colonien: *a)* Eisenbahnen S. 436; *b)* Post- und Telegraphenwesen: 1. *Postwesen* S. 440; 2. *Dampferverbindungen mit Australien* S. 442; 3. *Telegraphenverbindungen Australasiens* S. 449.
Handelsverhältnisse Australiens: *a)* Im allgemeinen S. 450; *b)* Theilnahme von Österreich-Ungarn am Handel Australiens S. 451; *c)* Chancen einer directen Seeverbindung zwischen Österreich-Ungarn und Australien S. 455; *d)* Handelsverhältnisse der einzelnen Colonien: 1. *West-Australien* S. 458; 2. *Süd-Australien* S. 461; 3. *Victoria* S. 468; 4. *Tasmanien* S. 472; 5. *Neu-Süd-Wales* S. 474; 6. *Neu-Seeland* S. 481; 7. *Vergleich der Handelsthätigkeit in den einzelnen Colonien* S. 483; 8. *Handel der wichtigsten Colonien mit Ostasien* S. 487. (Victoria am Ende des Buches.)

Argentina.

Specialbericht des k. u. k. Schiffs-Commandos über die politische und wirtschaftliche Lage der Republik S. 496; Verproviantierungs- und Geldverhältnisse in Buenos Aires S. 497.

St. Helena und Ascension.

Schiffahrtsverhältnisse und Postverbindungen S. 499; Verproviantierungs-Verhältnisse S. 500.

St. Vincent.

Schiffahrtsverhältnisse, Post- und Telegraphen-Verbindungen S. 501; Verproviantierungs-Verhältnisse S. 502.

Ponta Delgada.

Das Balancedock S. 504; Schiffahrtsverhältnisse und Postverbindungen S. 504; Verproviantierungs- und Geldverhältnisse S. 507.

Bericht des k. u. k. Schiffs-Commandos über die Resultate der Versuche mit den Fischereivorkehrungen zur Ernährung von Schiffbrüchigen nach S. H. dem Prinzen Albert von Monaco S. 507.

Bericht des k. u. k. Schiffs-Commandos über die vorgenommenen Versuche bezüglich des Ölens der See S. 509.

Von S. M. Schiff SAIDA für die k. k. naturhistorischen Hofmuseen mitgebrachte Objecte.
a) Zoologische S. 511; *b)* Botanische S. 512.

Die von Corv.-Arzt Dr. E. Ciastoń gesammelten Desmidien S. 513

Auszug aus dem statistischen Berichte des k. u. k. Schiffs-Commandos über die Reise.
a) Navigation S. 515; *b)* Meteorologie S. 516; *c)* Maschine S. 516; *d)* Süßwasser- und Kohlen-Verbrauch S. 516; *e)* Maschinenbetriebsmaterial S. 517; *f)* Eisapparat S. 517; *g)* Militärische Statistik S. 517; *h)* Sanitäres S. 518; *i)* Administratives S. 518; *k)* Havarien S. 519; *l)* Postauslagen S. 519.

Verzeichnis der Karten und Pläne.

1. Diego Garcia S. 24
2. Ankerplatz bei Eastpoint (Original-Aufnahme) „ 32
3. Ankerplatz von Albany (rectificierte Aufnahme) „ 94
4. Adelaide „ 116
5. Melbourne City „ 140
6. Hobart „ 165
7. Sydney City „ 190
8. Freshwater Basin (rectificierte Aufnahme) „ 215
9. Wellington „ 221
10. Auckland „ 224
11. Buenos Aires „ 266
Reiseskizze, S. 316, am Ende des I. Theiles.
12. Karte, darstellend den Stand der Erforschung von Australien zu „ 338
13. Karte über die Verbreitung der Viehzucht in Australien „ „ 395
14. Karte des Landcharakters von Australien „ „ 405
15. Karte des Landcharakters von Neu-Seeland „ „ 408
16. Karte der Mineral-Fundorte in Australien „ „ 416

Verzeichnis der Lichtdrucke.

I. S. M. Schiff Saida Titelbild
II. Äquatortaufe, Gruppe der costümierten Mannschaft S. 21
III. Palmenallee im botan. Garten zu Pamplemousses „ 40
IV. S. M. Schiff Saida in der L'Esperance Bay (Tasmanien) .. „ 161
V. Hobart und der Mt. Wellington (Tasmanien) „ 164
VI. Mt. Pembroke und die Harrison Cove (Milford Sound, Neu-Seeland) „ 214
VII. Lake Ada (Neu-Seeland) „ 218
VIII. Jagdbeute (Falklands-Inseln) „ 243
IX. Büste Napoleons nach der Todtenmaske von Chaudet (St. Helena) „ 286
X. Im Passat mit Leesegeln „ 290
XI. Bad Furnas (St. Miguel, Azoren) „ 305
XII. Linke Batterie S. M. Schiffes Saida „ 311

Einleitung.

Entsprechend einer durch viele Jahre bewährten Gepflogenheit, die ihren Ursprung auf einen Allerhöchsten Befehl Seiner Majestät zurückleitet, wurde im Jahre 1890 S. M. Schiff Saida von der Marinesection des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums zu einer längeren transoceanischen Reise ausersehen.

Das Schiff. — S. M. Schiff Saida ist eine gedeckte Corvette von 2440 Tonnen Deplacement. Die schwere Volltakelage weist darauf hin, dass das Schiff vorzüglich zum Segeln bestimmt ist; doch ist es auch mit einer Maschine ausgestattet, welche 1800 Pferdekräfte indiciert und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Knoten, gleich drei deutschen Meilen per Stunde, ertheilen kann.

Die Armierung der Corvette besteht aus elf Stück 15 *cm* Uchatius-Kanonen, wovon eine auf dem Oberdeck im Buge als Jagdgeschütz installiert ist, aus einem 7 *cm* Bootsgeschütz und zwei auf dem Hüttendeck installierten Palmkrantz-Mitrailleusen. Zwei auf der Commandobrücke aufgestellte Projectoren für elektrisches Bogenlicht gestatten das Auffinden eines sich bei Nacht annähernden Feindes und dienen, wenn auch selten, zur Beleuchtung von engen Durchfahrten und Canälen, wenn solche nach Einbruch der Dunkelheit durchlaufen werden sollen.

S. M. Schiff Saida ist eines der schönsten Schiffe der k. und k. Kriegsmarine. Im Jahre 1878 vom Stapel gegangen und eigens als Missionsschiff erbaut, vereinigt es das graziöse Aussehen und viele gute Eigenschaften der in den Kriegsmarinen schon fast vergessenen Segelfregatten mit den mannigfaltigen und praktischen Einrichtungen moderner Kriegsschiffe. Der prächtige äußere Anblick des Schiffes mit seiner stattlichen Fregatten-Takelage und den feinen Linien des Körpers, nicht wenig gehoben durch den elegant geschwungenen weißen Batteriestreifen, wird von der inneren Einrichtung nicht minder gerechtfertigt. Wie auf einer Yacht glänzt das ganze Schiff von Messing und Kupfer und blankem Stahl, und die schmalen Deckplanken sind blendend weiß, so dass jeder Gesammtdetail-Officier seine Freude daran haben muss, das Schiff auch wie eine Yacht zu halten; wer darauf eingeschifft wird, ist stolz auf dieses Stückchen Vaterland, auf dem er die Flagge und die Traditionen Österreich-Ungarns hinausträgt in die weite Welt!

Die Bemannung. — Die Bemannung S. M. Schiffes Saida bestand bei der Abfahrt aus dem Centralhafen von Pola aus 366 Köpfen, wovon 316

den verschiedenen Specialitäten des Matrosencorps als Unterofficiere und Matrosen, sowie dem Stande der Diener, Proviantmeister, Köche und Schiffsprofessionisten angehörten.[1]) — Der Schiffsstab wurde gebildet von:

dem k. und k. Linienschiffs-Lieutenant Johann Padevit[2]) als Gesammtdetail-Officier;

den k. und k. Linienschiffs-Lieutenants Anton Haus, Richard Dreger, Nikolaus von Krascenits, Joseph Ritter von Schwarz[2]) und Emanuel Haračich;[2])

den k. und k. Linienschiffs-Fähnrichen Joseph Pfeningberger,[2]) Alois Bachich[2]) und Hermann Marchetti;[2])

den 34 im Juli 1890 aus der k. und k. Marineakademie ausgemusterten See-Cadetten zweiter Classe, nämlich: Karl Rößler,[2]) Emil Konek E. v. Norwall,[2]) Ferdinand Schramm,[2]) Anton Riboli,[2]) Karl Harrer,[2]) Rudolph Freih. v. Schönberger,[2]) Ludwig Haindl,[2]) Theodor Gottstein[2]), Desiderius Kasumović, Aladár Marton,[2]) Maximilian Hilscher,[2]) Karl Trevani,[2]) Angelo Frundianesco,[2]) Paul Pachner,[2]) Eugen Schram,[2]) Joseph Culot,[2]) Richard Florio,[2]) Egon Graf Mels-Colloredo,[2]) Rudolph Bäumel,[2]) Anton Dolenc,[2]) Alexander Mahoritsch,[2]) Paul Luckmann,[2]) Anton Freih. v. Rodich,[2]) Hermann Jobst,[2]) Arthur v. Primavesi,[2]) Theobald R. v. Mossig,[2]) Felix Höfer, Maximilian Klöckner, Heinrich Ritter Pergler von Perglas,[2]) Simon Jernejčić, Moriz Bauer,[2]) Alphons Wilfan,[2]) Heinrich Huber[2]) und Alphons Cav. de Respaldizza;[2])

dem k. und k. Linienschiffs-Arzte Dr. Maximilian Brillant und dem k. und k. Corvetten-Arzte Dr. Eugen Ciastoń[2]) als Schiffsärzten;

dem k und k. Maschinisten 1. Classe Wilhelm Beck als Leiter des Maschinendienstes und dem k. und k. Maschinisten 2. Classe Joseph Butschek, sowie dem k. und k. Maschinisten 3. Classe Franz Kozianzich als subalternen Maschinisten; endlich aus

dem k. und k. Marine-Commissariatsadjuncten 2. Classe Gustav Haraschin als Schiffsrechnungsführer.

Der Schiffsstab umfaßte somit im ganzen 49 Personen.

Zum Commandanten wurde der k. und k. Fregattencapitän Joseph Wachtel Edler von Elbenbruck[2]) ausersehen, der bis dahin den Posten eines Vorstandes der vierten Abtheilung des k. und k. Reichskriegsministeriums (Marinesection) bekleidet hatte.

Reise-Instructionen. — Die dem Schiffscommandanten ertheilten Instructionen umfassten verschiedene ganz getrennte Gebiete; von diesen müssen ihrer Wichtigkeit wegen zunächst hervorgehoben werden:

1. das der Navigation;
2. jenes, welches den engeren Zweck der Reise, die seemännische Ausbildung von Stab und Mannschaft, betrifft.

Kaum weniger wichtig sind:

3. die Directiven, welche dem Schiffscommando bezüglich handelspolitischer und commerzieller Fragen gegeben wurden.

[1]) Siehe II. Theil.
[2]) Seither in die nächst höhere Charge befördert.

Weitere Weisungen betreffen:
4. rein maritime, sowie
5. wissenschaftliche Aufgaben.
6. Einen nicht unbeträchtlichen Theil der Instructionen nehmen jene Anordnungen ein, welche von der Marine-Centralstelle in steter Fürsorge um die sanitären Verhältnisse in allen Klimaten gegeben wurden.

Reiseplan. — Die mit S. M. Schiff SAIDA zu unternehmende Reise sollte eine Erdumseglung werden. Die einzuschlagende Route war in der Weise vorgeschrieben, dass das Schiff, den Hafen von Pola am 5. September 1890 verlassend, seinen Weg durch die Adria und das Mittelmeer nach Port-Said, von dort durch den Suezcanal und das Rothe Meer nach Aden zu nehmen habe. Nach dem Verlassen des letztgenannten Hafens war (mit eventueller Berührung der Insel Diego Garcia des Chagos-Archipels) nach Mauritius (Ile de France) zu segeln und hierauf der Indische Ocean nach Australien zu kreuzen, um die Häfen von Albany (King George Sound), Melbourne, Hobart (auf Tasmanien), Sydney und Wellington (auf Neuseeland) anzulaufen. — Von letzterem Orte hatte die Route über den großen Ocean nach den chilenischen Häfen Coquimbo, Valparaiso und Lota genommen zu werden, von wo aus der Weg durch die patagonischen Canäle und die Magellanstrasse in den Atlantischen Ocean führen sollte. Montevideo war der zunächst in Aussicht genommene Ruhepunkt, doch war es dem Schiffscommandanten freigestellt, nach Maßgabe der erübrigten Zeit auch Buenos Aires anzulaufen. Die Heimreise war über die Inseln St. Helena (eventuell Ascension), S. Vincent (Capverdische Inseln) und S. Miguel (Azoren), über Gibraltar und einen zu wählenden Hafen des westlichen Mittelmeeres nach Pola festgesetzt, wo die Corvette um Neujahr 1892 eintreffen sollte.

Für das Eintreffen in den einzelnen Hafenorten sowie für das Abgehen aus denselben waren approximative Daten angegeben, die jedoch in Anbetracht der für keinen Ort der Erde mit vollkommener Sicherheit vorauszusagenden Wetterverhältnisse keineswegs bindend sein konnten, sondern lediglich als Anhaltspunkte für die Expedition der Postsendungen zu dienen hatten.

Das Schiffscommando war ferner ermächtigt, vom obigen Programme in zwingenden Fällen abzuweichen.

Die restlichen Details der navigatorischen Instruction entbehren des allgemeinen Interesses, da sie sich auf voraussichtlich anzutreffende meteorologische Verhältnisse, auf die unter Anstrebung der größtmöglichen Ausnützung des Segelvermögens zu wählenden Routen und auf sonstige technische Maßregeln beziehen.

Bezüglich der Durchführung dieses Theiles der Instructionen ist es am Platze, schon jetzt anzuführen, dass das Schiffscommando sich im Laufe der Reise veranlasst sah, vom Besuche der chilenischen Küste Umgang zu nehmen, da die daselbst eingetretenen politischen Unruhen die Möglichkeit einer Ergänzung des Kohlen- und Proviantvorrathes ernstlich in Frage stellten.

Ferner entschloss sich das Schiffscommando infolge authentischer Benachrichtigung vom Fortschritte der Hafenbauten in Buenos Aires, diesem Hafen vor Montevideo den Vorzug zu geben; der für später geplante Aufenthalt auf der Rhede von Montevideo musste dann aufgegeben werden, weil ungünstiger Wasserstand im La Plata-Strome das Auslaufen aus

Buenos Aires um eine Woche verzögerte. Eingeschaltet wurden aus verschiedenen Gründen, die im Verlaufe dieser Darstellung ihre Ausführung finden werden, kurze Aufenthalte in den Häfen von Adelaide und Portland an der Südküste Australiens, in der L'Esperance-Bai auf Tasmanien, im Milford Sound am Südwestende der Südinsel und im Hafen von Auckland auf der Nordinsel von Neuseeland. — Im atlantischen Ocean wurde außerhalb des Programms kurze Zeit im Albemarle Sound auf West Falkland und auf der Rhede von Funchal (Madeira) sowie von Tanger und Algeciras (in der Bai von Gibraltar) verbracht.

Die Heimreise im Mittelmeere gestaltete sich ebenfalls anders, als im Entwurfe festgesetzt war, da S. M. Schiff SAIDA beim Eintreffen in Gibraltar den Befehl vorfand, unter ausschließlicher Benützung der Segel nach Smyrna zu fahren, um dort die an Bord befindlichen See-Cadetten der k. und k. Schulescadre zu übergeben und von dieser jene See-Cadetten und See-Aspiranten zu übernehmen, welche zur Ablegung von Prüfungen nach Pola einzurücken hatten. Auf dieser Fahrt wurden ganz kurze Aufenthalte vor Marbella (Süd-Spanien) und Sciacca (Südküste von Sicilien) genommen. Nach dem benöthigten Verzuge in Smyrna segelte die Corvette den heimischen Gewässern zu, nahm noch zweitägigen Aufenthalt im Hafen von Lissa und lief am 16. Jänner 1892 wieder in den Centralhafen von Pola ein, wo sie ihre Mission mit der üblichen Inspicierung und Abrüstungsmusterung beendete.

Reisezweck. — Die militärische und seemännische Ausbildung von Stab und Mannschaft war durch die bestehenden Vorschriften im Verein mit speciellen Weisungen geregelt, deren Details hier füglich übergangen werden können.

Damit nach Thunlichkeit von dieser Instructionsreise nicht nur der Dienst zur See, sondern die ganze Monarchie Vortheil ziehe, instruierte die Marinesection des k. und k. Reichskriegsministeriums im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten gemeinsamen Ministerien und den betreffenden Ministerien beider Reichshälften das k. und k. Commando S. M. Schiffes SAIDA dahin, die handelspolitischen Interessen der Monarchie fürsorglichst wahrzunehmen, die Zahl und die sociale Stellung der in den berührten Häfen lebenden österreichisch-ungarischen Unterthanen zu erheben und über deren Verhältnisse zu berichten, ferner Gattung, System und Provenienz, Absatz- und Preisverhältnisse verschiedener Industrieproducte (z. B. Handfeuerwaffen) in den überseeischen Gebieten zu erkunden, damit der in den einzelnen Kronländern sich kräftig entwickelnden Industrie die Möglichkeit geboten sei, durch Anpassen an den Geschmack und die Wünsche, beziehungsweise Bedürfnisse und Anforderungen des Auslandes auf dem Weltmarkte erfolgreich concurrieren zu können.

Der Auftrag der Marine-Centralstelle gieng ferner dahin, der Thätigkeit des k. k. österreichischen Lloyd, den Stellungen und Beziehungen der Lloydagenten gleichfalls Aufmerksamkeit zuzuwenden und über alles zu berichten, was geeignet schiene, die Interessen und Ausbreitung der heimischen Schifffahrtsgesellschaften zu fördern.

Da die in Befolgung dieser Instruction erstatteten Berichte vielfach die Form von statistischen Tabellen annehmen und als solche den Zusammenhang der Reisedarstellung störend zerreißen würden, so werden die diesen Berichten zugrunde liegenden Verhältnisse im I. Theile dieses Buches nur flüchtig berührt, soweit es zum Verständnisse und zur Weckung des Interesses noth-

wendig erscheint, während die Berichte selbst sammt den daraus gezogenen Schlussfolgerungen, vereint mit der internen Statistik der Reise und anderen tabellarisch oder zu Relationen geordneten Ergebnissen derselben, einen zweiten in sich abgeschlossenen Theil bilden werden.

Die von den Instructionen berührten rein maritimen Fragen betreffen die Correctur allenfallsiger Unrichtigkeiten der nautischen Behelfe und auf letztere bezughabende Auskünfte, die Sammlung von Daten über die Einwirkung ausgegossenen Öles auf schwere See, die Erprobung der von Seiner Hoheit dem Prinzen Albert von Monaco vorgeschlagenen Fischereigeräthe zur Ernährung von Schiffbrüchigen, die fallweise Vornahme von Tiefseelothungen, sowie bei sich ergebender Gelegenheit die geodätische Aufnahme nicht genau bekannter oder seit langem nicht mehr vermessener Küstenstrecken. Zu letzterem Zwecke wurde dem Schiffe eine Anzahl geodätischer Instrumente, darunter auch ein Universalinstrument und ein Stampfer'sches Nivellierinstrument mitgegeben.

Die Resultate der dementsprechend angestellten Nachforschungen, resp. die gemachten Erfahrungen und gelieferten Arbeiten finden sich ebenfalls im II. Theile niedergelegt.

Die angeordneten Lothungen konnten nicht vorgenommen werden, da sich kurz vor der Abfahrt des Schiffes von Pola Mängel an dem hiezu bestimmten Apparate herausstellten, welche in der noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr behoben werden konnten.

Vom rein wissenschaftlichen Standpunkte ausgehend waren die Instructionen, welche das k. und k. Commando S. M. Schiffes Saida bezüglich des Sammelns von Gegenständen ethnographischen, anthropologischen und sonst naturhistorischen Interesses erhielt. Diese Instructionen waren von den betreffenden Abtheilungsdirectoren der k. k. Hofmuseen verfasst und wurden nach Thunlichkeit eingehalten. Ein Verzeichnis der dementsprechend mitgebrachten Gegenstände, die zum Theil von Stabspersonen gesammelt, zum Theil geschenkt oder aus den hiefür bewilligten Geldmitteln erworben wurden, findet sich im zweiten Theile des Buches. Mit der Ausführung dieses Theiles der Instructionen waren vorzüglich die beiden Schiffsärzte betraut.

Die Anordnungen sanitärer Natur bedürfen keiner besonderen Anführung. Es genüge zu sagen, dass sie nicht nur in weiten Zügen, sondern auch in detaillierten Verfügungen für das leibliche Wohl der Bemannung Sorge trugen.

I. Theil.

Bayerische Staatsbibliothek München

Capitel I.

Ausrüstung. Abfahrt. Reise nach Port-Said, durch den Suez-Canal nach Suez, durch das Rothe Meer nach Aden.

Ausrüstung. — In den letzten Tagen des Monats August 1890 begann der in dieser Jahreszeit meist verödete und todte Hafen von Pola sich zu beleben. Kriegs- und Privatboote, Kohlen-, Wasser- und Pulver-Barken, geschleppt von Dampfbarkassen, durchschnitten seine Gewässer und nahmen ihren Cours vornehmlich zu oder von einem schmucken Schiffe, das an einer der Hafenbojen vertäut lag, der Saida. Stab und Mannschaft hatten sich am 25. des genannten Monats an Bord begeben, und mit regem Eifer wurde die schwere Arbeit des Einschiffens von Kohle, Proviant und Munition betrieben; dazwischen kamen gewichtige Kisten mit Monturen, Bootsladungen von Privateffecten, das ärztliche Detail mit seinen Messern und Zangen und der Apotheke, das Detail des Navigationsofficiers mit Karten und Instrumenten, die umfangreiche Schiffsbibliothek; im finsteren Banjerdeck stolperte man über armdicke Schläuche, durch welche zwar nicht Milch und Honig, wohl aber Wein und Öl in die Depots gepumpt wurde; in der Batterie lagen Kisten mit Suppen- und Gemüse-Conserven, mit Zwieback und Maccaroni, ungeheuere Käselaibe darüber, Fässer mit Pökelfleisch dazwischen. Auf Deck gieng es womöglich noch bunter zu; an jeder Raanock, an jedem Krahne hiengen Takel, mittelst deren Ballen und Fässer, Kisten und Koffer in bunter Reihenfolge heraufbefördert wurden und auf Deck sich zu förmlichen Bergen aufthürmten, die jede freie Bewegung verhinderten. Das Zurechtfinden in diesem chaotischen Gewirre ward noch erschwert durch einen wahrhaft ohrenbetäubenden Lärm; zum Schrillen der Bootsmannspfeife und den vielfachen Commandorufen gesellte sich das taktmäßige Klappern der Kalfater, das Dröhnen der Hammerschläge auf den Eisenblechen des Banjerdeckes, auf dem eine Eismaschine montiert wurde; kurz es wollte scheinen, als ob nimmer Ordnung und Ruhe hier herrschen sollten. Allein mit dem Sinken der Sonne war stets alles unter Dach und Fach, an seinem Platze seefest versorgt; der Wachofficier, und in erster Linie der Gesammtdetail-Officier, konnten erleichtert aufathmen — bis zum nächsten Morgen, der mit seinem Grauen neue Arbeit, neue Sorgen brachte.

Wer aber das Schiff von der Höhe des Monte Zaro oder vom Landungsquai aus betrachtete, der gewahrte kaum etwas von dem darauf herrschenden Ameisenfleiße. Der Lärm der Arbeit drang nicht so weit, die Augen des Beschauers sahen nichts von dem lebhaften Treiben, das alle Räume erfüllte.

Ruhig und graciös lag das Schiff auf dem Wasser; dem Blicke des Seemanns wollte es scheinen, als fühle der schlanke Leib die Erlösung aus den starren Ketten, die ihn im Arsenale noch vor wenigen Tagen festgehalten hatten, als folge das Schiff, im ersten freudigen Empfinden der Freiheit aufathmend, dem Spiele der Brise, die kosend bald die eine, bald die andere Breitseite fächelte, als strecke sich die ebenmäßige, zierliche Takelage wie nach langem Schlafe. So begabt der Seemann sein Schiff mit Leben und Gefühl; unter seiner Hand lebt es ja auch, es folgt seinem Wink, als habe es selbst Willen und Verstand, es nimmt Airs an und wird „stolz", wenn es nett gehalten ist, es erscheint heruntergekommen und traurig, wenn es nur wenige Tage der Fürsorge und Pflege entbehrt; Aussehen und Bewegung des Schiffes sind so enge mit dem Leben und dessen Functionen verknüpft, dass der Seemann gerne von seinem Schiffe wie von einem lebenden Wesen spricht, an welches ihn warme Zuneigung bindet.

Aber nicht allein die leichten Zephyre beeilten sich, ihr vom Schlafe wieder erwachtes Gespiel zu begrüßen; auch Gewittersturm und Regen standen hinter ihnen nicht zurück. Schon am Abend des 25. August, als gerade die Gefechts-, Back- und Schlafrollen an die eben erst eingeschiffte Mannschaft ausgegeben wurden, kamen vom Süden herauf fahle Wolken geflogen, eine Böe ließ die See aufschäumen, dass die Zelte der friedlich im Arsenal liegenden Schiffskörper davonflogen und eines der Boote der Saida sich von der Backspiere, an der es vertäut war, losriss und davontrieb; schwerer Regen prasselte hernieder. Nur kurze Zeit währte jedoch der Wetterzorn, der Himmel klärte sich bald wieder auf und die Sonne sank in aller Pracht hinter dem niedrigen Lande in die See, dem Schiffe, das eben einen neuen Abschnitt seines Lebens begonnen, ein gutes Omen für die bevorstehende Reise verkündend.

Nachdem am 30. August die übliche Maschinenprobefahrt anstandslos von statten gegangen war, wurde am 1. September die Ausrüstungsmusterung vorgenommen, durch welchen feierlichen Act formell constatiert wird, dass das Schiff mit allem Zubehör, mit Stab und Mannschaft versehen sei. Darauf wurde die Commandoflagge Sr. Excellenz des Hafen-Admirals von dem nun „in Dienst gestellten" Schiffe mit 17 Kanonenschüssen salutiert.

Die bis zur Abfahrt erübrigenden Tage wurden eifrig benützt zur Einübung der Mannschaft in die Gefechts-, Segel- und anderen Rollen, zur Compensierung der Compasse, zur Bestimmung der localen Abweichung derselben, dann zur Erprobung der Dynamomaschine für die beiden Projectoren, sowie der neu installierten Eismaschine, endlich zu Vorbereitungen für das Inseegehen.

Abfahrt. — Am Nachmittag des 5. September, eines schönen, heiteren Tages, war alles bereit zum Auslaufen; die Boote, die Geschütze waren seefest gesorrt, der letzte Abschied von Familien und Freunden war genommen. Eine leichte Nordost-Brise ließ sich zu verführerisch an, als dass sie nicht hätte benützt werden sollen, um den Hafen unter Segeln zu verlassen. Um drei Uhr ließ der Commandant daher „an die Segelstationen!" rufen; Wanten und Raaen bevölkerten sich; mit dem ihm eigenen Rauschen entfaltete sich das Tuch, die Segel blähten sich im Winde, die Raaen flogen herum, und mit dem Commando „Los von der Boje" begann die Reise, die das Schiff erst nach 16 Monaten wieder in die Heimat zurückführen sollte. Wieder füllte die Mannschaft die Wanten, diesmal aber, um mit drei brausenden Hurrahs

Abschied zu nehmen vom Hafen von Pola. Langsam deinsend fiel das Schiff ab, bald füllten sich die Segel, und mit raumem Winde und immer zunehmender Fahrt glitt S. M. Schiff SAIDA gegen die Hafenausfahrt. Die Brise trug ihm noch lange mit den Hurrahrufen der auf den übrigen Schiffen Zurückgebliebenen deren Glückwünsche für die unter so günstigen Auspicien begonnene Fahrt zu.

Ein Torpedoboot, das eben mit den Hörern des Torpedocurses manövrierte, gab dem Schiffe noch eine kurze Strecke das Geleite, um sich endlich ebenfalls unter Hurrahrufen von ihm zu trennen, nachdem vorher noch der k. und k. Linienschiffslieutenant P. Fiedler vom Deck des Torpedobootes aus eine wohlgelungene photographische Aufnahme des dahinsegelnden Schiffes gemacht hatte.

Reise nach Port-Said. — Im Fortschreiten nach Süden frischte der Wind auf, und bald hatte die Mannschaft ihre erste Probe im ernstlichen Segelmanöver abzulegen. Ein Reef um das andere musste eingestochen werden, so dass die erste Nacht in See mit dreifach gereeften Marssegeln und einem Reef in den Untersegeln bei ziemlich schwerem Seegange, aber günstigem Winde verbracht wurde.

In den folgenden Tagen blieb das Glück der Corvette treu. Manchesmal 8 Knoten und darüber loggend, stets mit nördlichen und nordöstlichen Brisen, häufig mit Leesegeln, wurden die heimischen Gewässer durchsegelt, die Küsten Albaniens und die Jonischen Inseln passiert. Am 11. September wurde unter dem Inselchen Strovathi zum erstenmale, als Exercitium, über Stag gewendet, während der ganzen Reise überhaupt die Zeit hauptsächlich auf die möglichst rasche Ausbildung der Mannschaft im Segelmanöver verwendet.

Nach dreizehn Reisetagen, also am 18. September, befand sich das Schiff vor dem Hafen von Port Said.[1]) Die Maschine wurde bereitgestellt und die letzten 14 Meilen, wegen des regen Verkehrs und der schwierigen Navigationsverhältnisse an der ungemein flachen Küste des Nildeltas, unter Dampf zurückgelegt.

Die Flagge des Khedive wurde auf angemessene Distanz mit 21 Kanonenschüssen, hierauf die Commandoflagge eines in der Station anwesenden Contre-Admirals mit 13 Schüssen begrüßt. Der letztere war, wie sich später herausstellte, ein Landsmann, aus Istrien gebürtig, Privileggio-Pascha, der bei dem Khedive in höchstem Ansehen steht. Seine Flagge wehte auf der Fregatte SAÂKA. Während dieser Salut seitens des ägyptischen Flaggenschiffes erwidert wurde, glitt S. M. Schiff SAIDA an zahlreichen Dampfern und Seglern, Kriegs- und Handelsfahrzeugen vorbei in das Ismailia-Bassin, wo es vor dem englischen Consulate vierkant vertäut wurde.

Damals konnte zum erstenmale die Bemerkung gemacht werden, dass die SAIDA unter allen anwesenden Kriegsschiffen weitaus das stattlichste und

[1]) Eine eingehende Beschreibung von Port Said, wie auch vom Suez-Canal, von Suez und Aden, sammt Darstellung der socialen und commerziellen Verhältnisse findet man in der „Reise S. M. Schiffes FRUNDSBERG im Rothen Meere und an den Küsten von Vorderindien und Ceylon in den Jahren 1885—1886, auf Befehl des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, unter Zugrundelegung der Berichte des k. u. k. Schiffscommandos verfasst von J. Frh. v. Benko, k. u. k. Corvetten-Capitän“, und in der „Reise S. M. Schiffes ZRINYI nach Ostasien in den Jahren 1890 bis 1891“ von demselben Verfasser. Diese Schilderungen sind so erschöpfend und so modernen Datums, dass ein weiteres Eingehen auf den behandelten Gegenstand an dieser Stelle überflüssig erscheint.

schönste sei, und es bildete in der Zukunft den Stolz der ganzen Bemannung, dieselbe Beobachtung in allen berührten Häfen machen zu können.

Aufenthalt in Port-Said. — Da über dem ganzen ersten Theil der Reise S. M. Schiffes SAIDA das Damoklesschwert der Cyclonensaison des Indischen Oceans hieng, in die zu gerathen man fürchten musste, falls die Fahrt bis Mauritius Verzögerungen erlitt, so wurde der Aufenthalt in Port Said, wie auch in den nächstfolgenden Häfen, auf das nothwendigste beschränkt. Der Commandant und der Stab machten und empfiengen die sowohl zwischen Kriegsschiffen untereinander, als auch zwischen solchen und den Consulaten, wie den Spitzen der Localbehörden üblichen ceremoniellen Besuche, die zeitraubend, aber vom Standpunkte der Etiquette ebenso wie von jenem des gesellschaftlichen Lebens nothwendig sind; sie sind das einzige Mittel, den Officier, Cadetten oder Beamten mit einem Schlage mitten in einen garantiert standesgemäßen Bekanntenkreis aus der besten Gesellschaft zu versetzen. Einen solchen sich durch seine eigene Individualität zu erwerben müsste dem Fremden, der ohne Empfehlung ankommt und nach wenigen Tagen wieder weiter zieht, schwer, wenn nicht geradezu unmöglich fallen.

So nahm in Port Said speciell Se. Excellenz Admiral Privileggio-Pascha die Gelegenheit wahr, liebenswürdige Gastfreundschaft an seinen Landsleuten von der SAIDA zu üben, indem er ihnen sein luxuriös eingerichtetes Haus öffnete, in dem orientalische Pracht glücklich mit abendländischem Geschmack gepaart ist.

An Bord der Corvette wurde der Kohlen- und Lebensmittelvorrath ergänzt. Mit der Suez-Canal-Gesellschaft wurden die nöthigen Verhandlungen gepflogen und der Morgen des 20. September für die Abfahrt S. M. Schiffes SAIDA vereinbart.

Fahrt durch den Suez-Canal und das Rothe Meer. — Zur festgesetzten Zeit ($7^h 40^m$ a. m.) war der Lotse an Bord, die Maschine dampfklar, die Raaen waren den Regulativen der Gesellschaft gemäß scharf angebrasst, Boote und Wassertaue bereitet, die Vertäuungen eingeholt. Der Anker wurde gelichtet, und die Corvette dampfte in den Suez-Canal ein. Unmittelbar in ihrem Kielwasser folgte der französische Transportaviso EURE, auf dem Wege nach Madagaskar begriffen.

Trotz der mäßigen Fahrtgeschwindigkeit von nur 6 Meilen zog Kilometerzeichen um Kilometerzeichen unaufhaltsam vorüber; ein einzigesmal hatte das Schiff an einer Ausweichstelle anzulegen, um einen großen englischen Postdampfer passieren zu lassen. Nach diesem verhältnismäßig kurzen Aufenthalte gieng es wieder weiter zwischen den Uferdämmen hin, durch die einförmige, baumlose Sandlandschaft, deren Reizlosigkeit jedes noch so geringfügige Ereignis mit intensivem Interesse umgibt, sei es nun das Auffliegen einer Kette von Vögeln, oder der schwerfällige Tritt eines beladenen Kameeles, das Vorübersausen einer koketten Mouche oder das Pusten und Rasseln eines der mächtigen Dampfbagger, die stets im Canale Beschäftigung haben. Wahrhaft wohlthuend auf das müde Auge wirken die in regelmäßigen Zwischenräumen angelegten Stationen der Canalgesellschaft, nette, zierliche Häuschen, in deren Umkreis mit unendlicher Mühe und Sorgfalt einige grünende Bäume erhalten werden.

Am Nachmittage wurde das Palais der Kaiserin Eugenie erreicht und bald darauf in den Timsah-See eingelaufen. Noch vor 5 Uhr abends lag das Schiff bei Ismailiah verankert, da hauptsächlich Ersparungsrücksichten die Fortsetzung der Canalfahrt bei elektrischem Lichte nicht thunlich erscheinen ließen. Die eigenen Projectoren der SAIDA hatten nämlich für diesen Zweck nicht Verwendung finden können, da die Gesellschaft festgesetzt hat, dass die Scheinwerfer am Vorsteven anzubringen seien. Die erforderlichen Apparate und Maschinen leiht und installiert die Gesellschaft für den Preis von 3000 Frs., eine Summe, welche die Kosten der Passage S. M. Schiffes SAIDA beinahe um die Hälfte vermehrt hätte.

Die Dämmerung des folgenden Morgens fand das Schiff bereits wieder unterwegs, um die zweite Hälfte des Suez-Canales zu durchfahren. Die entgegenkommenden Schiffe verursachten nunmehr keinerlei Aufenthalt, da sie nach den Betriebsregeln, als die später in den Canal eingelaufenen, an den Ausweichstellen vertäut, Platz zu machen hatten. An einer dieser Stellen lag das königl. britische Kanonenboot RAVEN, dessen Aussehen geeignet war berechtigtes Aufsehen zu erregen. Der eiserne Schiffskörper war vollständig mit Rost bedeckt, die Takelage in Unordnung, Boote waren havariert. Das kleine Schiff hatte durch die ganze Länge des Rothen Meeres gegen frischen Nord-Nord-West-Wind und hohen Seegang aufzudampfen gehabt. Dieser Umstand, so unangenehm er für die Bemannung des RAVEN gewesen sein mochte, war geeignet, die Neugierigen an Bord der SAIDA mit Befriedigung zu erfüllen, da er ja, für den wahrscheinlichen Fall der Fortdauer dieses Wetters, eine günstige, schnelle Fahrt und erträgliche Temperaturen in dem seiner Hitze wegen gefürchteten Rothen Meere in Aussicht stellte.

Am Nachmittage des 21. September 1890 gegen 3 Uhr wurde die Rhede von Suez erreicht und hier bis zum folgenden Morgen Aufenthalt genommen, um 30 *t* Kohle (so viel hatte die Durchfahrt durch den Suez-Canal erfordert) sowie einen Lotsen für das Rothe Meer an Bord zu nehmen.

Die aus dem Aussehen des RAVEN hergeleiteten Erwartungen begannen bereits in Erfüllung zu gehen, denn ein frischer Nordwind kräuselte die See und bedeckte die Rhede von Suez mit „Lämmchen", ein Umstand, der den Schiffscommandanten veranlasste, vom Ankerplatze aus unter Segel zu gehen. Mit raumer, frischer Brise wurde der Golf von Suez und die Jubal-Straße rasch durchlaufen. Da auch in den nächsten Tagen das Logg regelmäßig 7—8 Knoten zeigte und die Temperatur nicht über 30° C. im Schatten stieg, ließ sich das Rothe Meer ganz gut ertragen. Das vom Schiffscommando angeordnete Anlegen der leichten Tropenadjustierung und die täglich zweimal vorgenommenen Douchen trugen wesentlich zum Wohlbefinden des Stabes und der Mannschaft bei; in vortheilhafter Weise wirkte gleichzeitig der so günstige Verlauf der Reise.

Die Fahrt des Schiffes an und für sich übt bemerkenswerten Einfluss auf die Stimmung des Seemannes. Windstille ist sein schlimmster Feind. Bleischwer wälzen sich die flachen Wellen über das ölglatte Wasser, ihre Bewegung dem widerwillig folgenden, trägen Schiffskörper mitzutheilen, der dann unstet sich umherwirft, wie in schwerem Traume; die Segel schlagen an Gut und Stengen mit tödtlich langweiligem Rhythmus, und die „Stimmung" dieses Bildes überträgt sich bald auch auf den Menschen — Geist und Körper verlieren ihre Elasticität, die Geduld wird auf eine harte Probe gestellt, die sie selten besteht. Ein schweres Wetter, selbst wenn es conträr ist und das Schiff zwingt, unter

kurzen Segeln beizuliegen, ist bei längerer Dauer zwar eine Geduldprobe, allein die fortgesetzte physische und geistige Regsamkeit, die es erfordert, lässt keine trübe Grübelei aufkommen; und wenn es aus einem günstigen Striche bläst, so sind schwerer Seegang, Schlingern und Stampfen und alle damit verbundenen Widerwärtigkeiten nicht im Stande, das Gefühl freudiger Genugthuung zu beeinträchtigen, mit dem man das gute Schiff in seinem Course dahinschießen sieht. Herrscht aber bei günstigem Winde schönes Wetter und glatte See, so dass nicht mit jeder Rollbewegung sich Ströme von Seewasser durch Speigatte und Stückpforten in das Schiff ergießen und man kaum Gliedmaßen genug hat, um sich vor dem Gleiten und Fallen zu bewahren, dann ist das Bewusstsein rapider Vorwärtsbewegung, die durch keinen Stoß, keinen Laut außer dem Gurgeln und Rauschen des schaumbedeckten Wassers bemerklich wird, eines der frohesten Gefühle, kaum mit einem anderen zu vergleichen.

Dieser letzteren Art war die Fahrt S. M. Schiffes Saida im größten Theile des Rothen Meeres. Jedes Fleckchen verfügbaren Segeltuches blähte sich in einem frischen Nord-Nord-West, der keinen Seegang erzeugte. Mit 7—9 Knoten Fahrt wurden am Vormittage des 24. September die auf der Courslinie liegenden Brothers-Felsen, dann bei Sonnenuntergang der Dädalus-Leuchtthurm passiert, dessen Eisenbau auf einem Korallenriff steht, von dem bei Flut nur wenige Quadratmeter aus dem Wasser hervorragen, während bei Springgezeiten die Wellen thatsächlich den Thurm selbst bespülen. Brothers Islands sowohl als der Dädalus-Felsen sind wichtige Marksteine der Navigation im Rothen Meere, in dem eine kleine Versetzung durch die unregelmäßigen, vorherrschend transversalen Strömungen bei der mitunter geringen Breite des reinen Fahrwassers verhängnisvoll werden kann. Diese Felseninseln geben jedoch den Schiffen die Möglichkeit, ihre Bestecke zu rectificieren und gewähren genaue Abfahrtspunkte für die Fortsetzung der Reise.

Am 26. September wurden die Anzeichen für die weitere Fahrt ungünstiger. Die bisher so frische Brise begann zu flauen und zu spielen, und in den höheren Luftschichten machte sich südöstlicher Wind durch den Wolkenzug bemerklich. In der That verlor am folgenden Tage S. M. Schiff Saida den nördlichen Wind und statt seiner traten nun flaue südliche Brisen ein.

Mit den Verhältnissen der Navigation im Rothen Meere vertraut, musste Fregattencapitän von Wachtel sich sagen, dass ein Zuwarten die günstige Brise nicht zurückzubringen vermöge, sondern im Gegentheile den Südwinden Zeit gäbe, aufzufrischen, während die Lage eines Schiffes, das bewegungs- und steuerlos in den ungewissen Strömungen des Rothen Meeres umhertreibt, keine gefahrlose sei. Ohne Säumen wurde daher der Befehl ertheilt, die Maschine bereit zu stellen, und am Abende des 27. September unter Dampf die Fahrt fortgesetzt. Die erheblich gesteigerte Temperatur, die kaum durch einen Lufthauch erträglicher gemacht wurde, gab einen Vorgeschmack von den Annehmlichkeiten eines wirklich heißen Wetters im Rothen Meere. Ängstlich vermeidet jedes lebende Wesen sich den directen Sonnenstrahlen auszusetzen, deren Einwirkung schon in wenigen Augenblicken tödtlich werden kann. Jede Bewegung ruft übermäßige Transpiration hervor, und sie auf das unumgänglich nothwendige Maß zu beschränken, wird zum förmlichen Studium. Selbst Douchebäder gewähren keine Erfrischung mehr, da das Wasser gar bald die Temperatur der Luft angenommen hat. Das Blau des Himmels ist matt und weißlich, der Horizont in einen Dunstschleier gehüllt, über dem trägen Wasserspiegel zittert

die Luft; nur der Lotse, ein Araber, scheint sich dieses Zustandes zu freuen, denn er setzt seine bronzefarbigen, hageren Glieder, soweit sein leichtes, hellblaues Kleid sie unbedeckt lässt, mit offenbarem Vergnügen den Glutstrahlen der Sonne aus, die seiner lederartigen Haut allerdings ebensowenig anhaben können als dem Schuppenpanzer einer Eidechse. Dabei ist er ein ziemlich nutzloses Glied der menschlichen Gesellschaft an Bord. Die Karten sind im allgemeinen so correct und gut, dass man selten in die Lage kömmt, eine Frage an den Lotsen zu stellen, die er dann meistens nur ungenügend beantworten kann, da, wenn das Land für einige Zeit außer Sicht kommt, seine ganze Orientierung verloren geht. Unschätzbar sind seine Dienste nur für den Fall, dass das Schiff aus irgend einem Grunde zwischen die Gruppen von Korallenriffen und Inseln gelangte, oder wenn man veranlasst wäre, einen Hafen anzulaufen. Auch dann ist das Geheimnis seiner Wissenschaft kein undurchdringliches. Sein Grundsatz ist, die betreffenden Meerestheile, die meist mit Korallenriffen besäet sind, ohne Rücksicht auf die Gezeiten so zu durchlaufen, dass das Schiff die Sonne ziemlich achter hat; seinem geübten Auge ist es dann möglich, von einem erhöhten Standpunkte aus die Untiefen auf genügende Distanz wahrzunehmen, und ohne jede Karte (die in solchem Falle auch wenig nützen würde, da einerseits die kleinsten sich fortwährend ändernden Details nicht verlässlich eingezeichnet sein können, anderseits auch zumeist Landmarken und Peilpunkte fehlen), gibt er dann den zu steuernden Weg an. Wenn aber die Fähigkeit zu sehen ihn im Stiche lässt, wie etwa bei Nacht, dann ist es ebensogut, als hätte man gar keinen Lotsen, oder es ist vielmehr noch schlechter, da man durch seine blindlings ausgesprochenen Vermuthungen und Befürchtungen, wenn nicht beirrt, so doch beunruhigt wird. Dies zeigte sich schlagend, als S. M. Schiff SAIDA am 30. September nach Eintritt der Dunkelheit die kleine (östliche) Straße von Bab-el-Mandeb anlief. Die tiefe Finsternis gestattete kaum, die Umrisse der Insel Perim und des arabischen Festlandes auszunehmen, und die Leuchtfeuer auf Perim waren noch durch die Insel selbst verdeckt; allein im letzten Scheine des schwindenden Tageslichtes war der Schiffsort durch Peilung genau bestimmt worden, und das Anlaufen der Straße, die nur an den Rändern der Einfahrt von Klippen eingesäumt ist, hätte keinerlei Schwierigkeiten geboten. Der Lotse jedoch, der von wissenschaftlicher Navigation keine Ahnung zu haben schien, sah ringsum Klippen, Brandung, Gefahr, und versuchte fortwährend Coursänderungen herbeizuführen, die schließlich nur das eine Resultat gehabt hätten, die bekannte Position zu einer unbekannten zu machen. Es wurde daher guter Auslug gehalten und dem Treiben des Lotsen keine weitere Beachtung geschenkt, da man sich überzeugt hatte, dass es entweder vollständiger Unvertrautheit mit dem Fahrwasser und daraus entspringender Ängstlichkeit, oder vollkommener Unkenntnis der Hilfsmittel der Navigation und dadurch hervorgerufener Sucht zu imponieren zuzuschreiben sei, am wahrscheinlichsten einem Gemische aus beiden Ursachen.

So gelangte S. M. Schiff SAIDA am Abende des 30. September in den Golf von Aden. Am Morgen des folgenden Tages konnten die zerrissenen, wilden Formen der Gebirgsstöcke um Aden herum ausgenommen werden, die von den Engländern mit den treffenden Namen des Zuckerhutes, der Eselsohren, der Rauchfänge etc. charakterisiert werden.

Strömungen im Golf von Aden. — Ein merkwürdiges Phänomen wurde bei der Annäherung an das Land beobachtet: Bei der herrschenden

Windstille war die See ölglatt, doch nahm man auf einige Distanz mit der Küste ziemlich parallel laufende dunkle Streifen auf dem hellen Wasser wahr, die für Windstreifen gehalten wurden. Beim Eintritt des Buges in den ersten Streifen jedoch stellte es sich heraus, dass man es mit einer ziemlich starken, scharf begrenzten Strömung zu thun habe, so dass das an Bord gelegte Steuer kaum den erhaltenen Drehungsimpuls nach einem Gierschlag von $1^1/_2$ Strichen aufheben konnte. Solche Streifen, wenige Schiffslängen breit, alternierten in einer Zone zwischen 12 und 5 Meilen vom Lande mit etwa gleichbreiten Zonen ruhigen Wassers. Die Temperaturen der Strömungen wurden gemessen und $1^1/_2$—2° C. niedriger gefunden als jene des ruhigen Wassers.

Langsam lösten sich die Details aus dem blaugrauen Dunst der fernen Berge, der dem verbrannten schwarz- und rothbraunen Ton des nackten vulcanischen Gesteines Platz zu machen begann. Dann erschien der Mastenwald des Hafens über dem Horizonte, die Festungswerke wurden sichtbar, bald auch die dunklen Körper der Schiffe. Ein Dampfboot brachte den Beamten des Sanitätsamtes und den Hafenlotsen an Bord. Dann wurde die Batterie der Corvette zum Salut bemannt, um die Flagge Englands mit 21 Schüssen zu begrüßen.

Aden. — Kaum begannen die weißen Wolken des Pulverdampfes, die das Schiff bis zu den Topps eingehüllt hatten, sich zu verziehen, als man zahlreiche Nusschalen von Booten gewahrte, die eilends auf das Schiff zusteuerten, gerudert von Negerkindern, die an Kleidungsstücken nicht einmal das classische Feigenblatt aufweisen konnten. Diese Jungen, aus allen Altersstufen vom 5. bis zum 16. Jahre, pflegen alle einlaufenden Fahrzeuge in solcher Weise zu überfallen, um unter Bord derselben stundenlang im Chore rhythmisch „*yés, sír, ă lă mér! yés, sír, ă lă mér!*“ zu schreien, was sie hie und da mit „*yés, sír, hăve ă díve!*“ variieren, wozu sie tactmäßig in die Hände klatschen. Ihr Zweck ist, das reisende Publicum zu veranlassen, kleine Geldstücke ins Meer zu werfen, nach denen sie dann mit großer Geschicklichkeit tauchen, oft ihrer fünf und mehr unter Wasser um einen Penny sich balgend.

Der zweite rasch nachfolgende *Rush* setzt sich aus jüdischen, indischen und arabischen Händlern zusammen, die an dem noch in voller Fahrt befindlichen Schiffe hinanklettern und durch jede noch so enge Öffnung sich hindurchzwängen, damit sie die ersten am Platze seien. Dem sie mit Hinweis auf die Schiffsordnung abweisenden Organe antworten sie in allen Sprachen der Welt, mit allen Gliedern gesticulierend und nichts als die Anwendung sanfter Gewalt überzeugt die kühnen Enterer von dem Ernste der Abweisung.

Nachdem das Schiff verankert war, wurden die von den anwesenden Kriegsschiffen Mariner (englisch) und Curtatone (italienisch) zur Begrüßung abgesandten Officiere empfangen und überhaupt die üblichen Höflichkeitsbesuche entgegengenommen, respective gemacht oder erwidert.

Während in den nun folgenden Tagen an Bord die gewöhnlichen Hafenarbeiten vorgenommen, die Vorräthe ergänzt und in der übrig gebliebenen Zeit jene Exercitien geübt wurden, deren Vornahme in See selten oder gar nicht thunlich ist, hatte der Stab reichliche Gelegenheit, alles Sehenswerte zu besichtigen, wozu die eingehende Beschreibung, die Freiherr von Benko in seinem Buche „Die Reise S. M. Schiffes Frundsberg im Rothen Meere etc.

in den Jahren 1885—86“ gibt, ein ebenso willkommener als detaillierter Führer war.

Auch mit den Stäben der beiden fremden Kriegsschiffe wurde herzlicher Verkehr gepflogen, besonders mit dem Stabe des k. italienischen Kanonenbootes Curtatone, wie überhaupt die italienischen und österreichischen Seeleute sich gerne aneinander schließen, wozu nicht wenig der Umstand beitragen mag, dass die italienische Sprache den Seeleuten Österreichs fast ausnahmslos geläufig, oft sogar Muttersprache ist.

Curtatone war nach Zanzibar bestimmt und vor kurzem bereits einmal von Aden ausgelaufen, um dorthin zu segeln, hatte aber bei Cap Guardafui derart stürmischen Süd-West-Monsun vorgefunden, dass das Schiff mit nicht unbedeutenden Havarien wieder nach Aden zurückkehren musste, um diese auszubessern und den Monsunwechsel abzuwarten. Es lässt sich begreifen, dass an Bord S. M. Schiffes Saida alles mit Spannung auf das Einlaufen eines aus dem Indischen Ocean kommenden Schiffes wartete, um etwas über die dort herrschenden Wetterzustände zu erfahren. Der ersehnte Bote erschien in Gestalt des österreichischen Lloyddampfers Maria Theresia, dessen Capitän die Nachricht brachte, der Monsunwechsel sei im Gange. Der vom Schiffscommando festgesetzte Termin der Abreise brauchte daher keine Verzögerung zu erfahren und am 5. October verkündeten die aus dem Kamine der Corvette hervorqualmenden Rauchsäulen das bevorstehende Inseegehen, während auf dem Curtatone noch Zimmerleute, Kalfater, Schiffsschmiede und Maschinenschlosser in vollster Arbeit waren.

Capitel II.

Fahrt von Aden nach dem Chagos-Archipel. Diego Garcia und seine Colonie. Fahrt nach Mauritius.

Fahrt von Aden nach dem Chagos-Archipel. — Am Vormittage des 5. October verließ S. M. Schiff Saida die Rhede von Steamer Point. Wie zur Zeit des Monsunwechsels zu erwarten, wurden im Golfe von Aden leichte, veränderliche Brisen angetroffen, meist aus SO und OSO, seltener aus O bis NO, in allen Fällen aber einem raschen Vorwärtskommen unter Segel ungünstig. Es musste daher die Maschine im Gebrauche behalten werden und mit deren Hilfe wurde um Mittag des 8. October das mächtige Cap Guardafui passiert, dessen massige Umrisse bei einer Distanz von 30 Seemeilen sich kaum aus dem Dunste abzeichneten, der über dem Horizonte lagerte. Noch einen weiteren Tag hatte Dampfkraft das Schiff zu bewegen, ehe man bei den nun herrschenden flauen südlichen Brisen und ungewissen Strömungen es wagen durfte, auf sie zu verzichten.

Die Saison unbestimmten Wetters zwischen den beiden Monsunen des Nord-Indischen Oceans gestattete keinen sicheren Schluss auf den zunächst zu gewärtigenden Verlauf der Reise. Zu hoffen stand allerdings, dass in Bälde der NO- oder Schönwetter-Monsun einsetzen werde, da die Handbücher der maritimen Meteorologie den regnerischen SW-Monsun mit September ersterben lassen, und dieser, ein frischer und beständiger Wind, auch eigentlich nicht mehr vorgefunden wurde, sondern an seinerstatt nur eine leichte, meist südöstliche und südwestliche Luftströmung mit vielen Windstillen und Regenschauern. Indessen konnte der Übergang von einem Monsun zum anderen auch sehr lange dauern und in der Zwischenzeit jeder mögliche Wind angetroffen werden. Diese Chancen bildeten nun an Bord den Gegenstand lebhafter Erörterung: Setzte der Nordost bald ein, so war für die Saida eine schnelle Reise nach Mauritius mit andauernd schönem Wetter gesichert — dafür aber war fast keine Aussicht vorhanden, Diego Garcia unterwegs berühren zu können. Deshalb hegten die meisten im stillen die Hoffnung, der Nordost werde auf sich warten lassen; sie wollten eine längere Seefahrt mit zeitweiligem Regen gerne in Kauf nehmen, damit sie diese geheimnisvolle Insel sehen könnten. Und eine geheimnisvolle Insel war es in der That! Kaum ihren Namen hatte man vorher nennen gehört und selbst Meyers Conversations-Lexikon — der „gute Onkel Meyer“ — ließ die Wissbegierigen in diesem Falle so ziemlich im Stich.

Was unter anderen Verhältnissen lebhaftes Missbehagen erregt hätte und unerträglich vorgekommen wäre, wurde daher ruhig hingenommen: dass kein Nordost-Monsun einsetzen wollte, dass die Saida am 15. October, nach sechs Tagen, nicht mehr als 165 Seemeilen von dem Orte entfernt war, an dem sie Segel gesetzt hatte. Freilich war auch diese Zeit des Schneckenganges in anderer Beziehung nicht ohne Interesse. Bei der geringen Fahrt wurden öfters die Seitenboote gestrichen, um auf hoher See Roj-Übungen vorzunehmen, ein Fall, der so selten eintritt, dass er als ein Ereignis festgehalten zu werden verdient.

Das Leben des Meeres. — In den warmen feuchten Nächten wurde oft herrliches Meeresleuchten beobachtet. Wer am Tage nicht vom Dienste in Anspruch genommen war, verbrachte seine Zeit mit dem Studium der zierlichen Geschöpfe, die in der Dunkelheit ein so prächtiges blaues Licht ausstrahlten, und so manche Seewalze, so manche zierliche Schirm- oder Röhrenqualle fiel dem „Forschungstrieb" zum Opfer. Besonders auf ein kleines Geschöpf, welches so viel Licht ausstrahlte, dass man es am hellen Tage im Schatten des Schiffes grünlich schimmernd vorübergleiten sah (vermuthlich eine *Sapphirina*), wurde eifrigst Jagd gemacht; allein diese Smaragde des Meeres wussten stets die Bemühungen der Jäger oder vielmehr Fischer zu vereiteln, ebenso wie es nicht gelingen wollte, eines der kleinen Thierchen habhaft zu werden, die in einem Schutz- und Trutzbündnisse mit den räuberischen Medusen zu leben schienen, da man sie deutlich unter deren wasserhellen Glocken ein- und ausschwimmen sah, unbelästigt von den feinen Nesselfäden. Einige hielten sie für Fischchen, andere für ganz kleine Schildkröten. An mehreren Tagen war die blaue Tiefe, soweit das Auge eindringen konnte, erfüllt von etwa spannlangen Krebsen, die bald stille lagen, bald, Schwanz voran, in rapider Bewegung dahinschossen. Portugiesische Segler (*Vellela*) trieben in Scharen am Schiffe vorüber, den mit dunkelblauen Fransen besetzten Körper auf der Oberfläche des Wassers wiegend, während das glashelle „Segel" im Sonnenscheine glitzerte, eine leichte Beute für die fliegenden Fische und die gefräßigen Makrelen und Boniten, die ihrerseits wieder von mächtigeren Räubern, den Haien, verfolgt werden. Öfters gelang es den unermüdlichen Anglern, solch flinker Makrelen habhaft zu werden, allein nur die für das k. k. Hofmuseum bestimmten Exemplare wurden an Bord behalten, in den Kochtopf fand keines seinen Weg, da Brehm mehrere mit einander leicht zu verwechselnde Arten nennt, von denen einigen giftige Eigenschaften zugeschrieben werden.

Ein Hai! — All' diesem bunten Treiben der Thierwelt wird aber keine Aufmerksamkeit mehr geschenkt, sowie ein Hai sichtbar wird; dieser monopolisiert vom ersten Momente seines Erscheinens an das Interesse der Seeleute, die in ihm ihren Erbfeind sehen. Ist ein Hai in Sicht, so verfehlt der wachhabende Officier nie, dem Commandanten Meldung hievon machen zu lassen und um die Erlaubnis zu bitten, die Haifisch-Angel ausbringen zu dürfen. Dieses Ansuchen wird nicht verweigert und im Nu ist an einen der Bootskrahne ein Block genäht, ein Jolltau durchgeschoren und die mächtige, 40 *cm* lange Angel daran angebracht. Der Speisemeister und alle seine Gehilfen haben inzwischen einen Wettlauf nach der Proviantkammer angetreten, aus der sie nach kurzer Zeit mit einem einladenden Stück Pökelfleisch zurückkehren, das, 4—5 Kilogramm schwer, als Köder auf die Angel gespießt wird. Der

Bootsmannsmaat, der als alter Praktiker die Angel bedient, befühlt prüfend ihre Spitze, ob sie auch nadelscharf ist und fiert sie dann mit einer bezeichnenden Grimasse in's Wasser. Der Wachofficier hat inzwischen, wenn nöthig, die Fahrt des Schiffes durch Segelvermindern auf ein Minimum gebracht, so dass man in dem blauen, krystallhellen Wasser ganz gut den Riesenfisch ausnehmen kann, wie er bald, die flügelartigen Flossen kaum rührend, ganz nahe unter Bord mit der Fahrt des Schiffes spielend gleichen Schritt hält, bald blitzschnell davonschießt, um nach kurzem wiederzukehren. Die ganze Mannschaft lehnt über den Reelingen, der Stab ist vollzählig auf der Hütte versammelt und alle Augen hängen an der rasch sich bewegenden, dreieckigen, segelartigen Flosse, die auf große Distanz die Gegenwart des Räubers verräth. Ein gewisser Grad von Spannung ist auf allen Gesichtern zu lesen, der in dem Maße wächst, als das Ungethüm sich nähert; jetzt kann man schon den grünlich schimmernden Leib erkennen, die flache Schnauze, die gegabelte Schwanzflosse; schon sind auch die kleinen Pilotenfische zu sehen, die furchtlos und unbesorgt um den gefräßigen Schutzherrn herumspielen. Der Hai nimmt seinen Cours auf die Angel, er beriecht den Köder, umkreist ihn einigemale — offenbar flößt ihm irgend etwas Misstrauen ein; wieder nähert er sich; endlich trägt die Fressgier über den Instinct den Sieg davon — das Thier dreht sich auf den Rücken, der weite, zähnestarrende Rachen öffnet sich — und ein lautes Hurrah an Bord wie das maßlose Umherschlagen des geängstigten und schmerzgepeinigten Thieres verkünden, dass der Fang geglückt sei. Im Nu ist das Jolltau bemannt, und wenn der Riesenfisch auch mächtigen Widerstand entgegensetzt, so dass das Wasser zu Schaum zerpeitscht wird, hängt er doch bald unter dem Krahne, seinem Elemente entrissen. Noch einige krampfhafte Zuckungen, dann verhält er sich ganz still und lässt es ruhig geschehen, dass man ihn auf Deck streicht; allein sein tückisches Auge gewahrt alles Vorgehende, verfolgt jede Bewegung der Herumstehenden und wehe dem, der sich vorwitziger Weise in den Bereich der furchtbaren Schwanzflosse begäbe, deren Schlag die stärksten Knochen zu zertrümmern imstande sein soll. In einen hingehaltenen Prügel Holz beißt das Thier; seine Zähne graben sich tief hinein, so dass den Zuschauer ein Schauder überläuft, wenn er daran denkt, dass auch menschliche Gliedmaßen zwischen diese Kiefer gelangen könnten. Der Hass, den die Seeleute dieser Hyäne des Meeres entgegenbringen, wird nur zu verständlich und lässt kaum ein Mitgefühl aufkommen, wenn die Matrosen in rohen Scherzen den nun ohnmächtigen Feind verhöhnen.

Das Leben des Haies ist ungemein zähe und es bedarf wiederholter Schläge eines schweren Hammers auf seinen flachen Kopf, um ihn umzubringen. Aber noch lange nach seinem Tode, nach einer Stunde noch, ist es gefährlich, den Schlägen des krampfhaft zuckenden Schwanzes sich auszusetzen.

Von größtem Interesse ist die niemals unterbleibende Eröffnung des Fisches. War es ein Weibchen, so findet man nicht selten wohlausgebildete Junge in seinem Schoße, im Magen aber stets unglückliche Zeugen seiner räuberischen Thätigkeit. Im Innern des am 12. October auf S. M. Schiff Saida gefangenen Haies fanden sich Unmengen der bereits früher erwähnten Krebse, theilweise in ganz unversehrtem Zustande, da das gewaltige Gebiss nur zum Erfassen, nicht aber zum Zerkauen der Nahrung geeignet ist.

Eine andere Merkwürdigkeit des gefangenen Haies war, dass sich an seinem Körper mehrere „Schiffshalter“ angesaugt hatten, von denen es gelang,



„Aquator-Taufe" — Gruppe der costümirten Mannschaft.

zwei an Bord zu bringen, wo sie nach kurzer Gefangenschaft in einer Wasserpütse dem Weingeiste der k. k. Hofmuseen überantwortet wurden.

Die sparsamen Matrosen der Handelsmarine pflegen nicht nur die Leber des Haies zur Gewinnung von Thran auszunützen, sondern auch die Haut, das Rückgrat und die Zähne aufzubewahren, um aus der ersteren Holzraspeln, aus den letzteren Bréloques zu verfertigen, während aus der Wirbelsäule Spazierstöcke hergestellt werden. Die Schwanzflosse wird stets an den Klüverbaum genagelt, da sie dann unfehlbar günstigen Wind bringt. Auf den Kriegsschiffen jedoch pflegt man sich höchstens von dem ersten gefangenen Exemplare Haut und Skelet als Curiosum aufzubewahren, meist aber wird der ganze Fisch baldigst dem Meere zurückgegeben, wo sein Leichnam wohl anderen Räubern zur Speise dienen mag.

Während die Wetterzustände den angeführten sportlichen Vergnügen wie nicht minder den verschiedenen Exercitien günstig waren, förderten sie die Reise S. M. Schiffes Saida sehr wenig, so dass die Gefahr einer bedeutenden Verzögerung entstand. Es wurde daher am 15. October die Maschine neuerdings in Gebrauch genommen, um aus dem Bereich der Windstillen herauszukommen, was in der That nach Zurücklegung von etwa 300 Meilen gelang. Die aufgefundenen Brisen waren anfangs westlich, im späteren Verlaufe der Fahrt etwa südwestlich, so dass sie im Vereine mit den beobachteten nördlich und nordöstlich setzenden Strömungen das Schiff immer mehr gegen die Malediven abdrängten.

Die Passage des Äquators. — Unter solchen Umständen näherte sich S. M. Schiff Saida dem Äquator, der am 25. October kurz nach der Mittagsstunde überschritten wurde. Dieses Ereignis wurde nach altem Seemannsbrauch gebürend gefeiert. Der Commandant lud die Mitglieder der Officiers- und Maschinisten-Messe, sowie die ältesten Cadetten zum Diner, während die Mannschaft, der der Nachmittag freigegeben worden war, Anstalten zu den üblichen Saturnalien traf. Schon Wochen vorher war in allerlei finsteren Verstecken geheimnisvoll gearbeitet worden; alle Kunstfertigen an Bord, Schneider, Büchsenmacher, Tischler und Schuster, hatte man zur Mitwirkung herangezogen und die Auserwählten, die eine Rolle bei dem Aufzuge spielen sollten, die „Wissenden“, ergötzten sich an der neidischen Neugier des Restes der Mannschaft.

Begreiflicher Weise sind es zumeist die „Jungen-Matrosen“ (ehemaligen Schiffsjungen) die zu solchen Scherzen das meiste beitragen, und es ist in der That erstaunlich, was der rege Erfindungsgeist der Leute aus den primitivsten Mitteln herzustellen imstande ist.

Vater Neptun (Bootsmannsmaat Paul Feuerholz) erschien auf die übliche Weise über der Reeling, mit ihm Frau Amphitrite, die im Widerspruche mit jeder Mythologie einen Sprössling im Wickeldeckchen mitgebracht hatte, und mit dem Herrscherpaare kam ein Hofstaat von Astronomen, Barbieren, Narren, Ehrendamen und Tritonen, sowie eine Leibgarde von Negern. Die unvermeidlichen Anreden waren gehalten und der ehrwürdige Neptun hatte sich eben die Erlaubnis eingeholt, diejenigen, die den Äquator zum erstenmale passierten, wie üblich zu taufen, als, wie ein Bericht des Commandanten launig sagt, diese Ceremonie, für welche die Neptungesellschaft schon verschiedene Pumpenschläuche und Wassereimer in Bereitschaft setzte, zur rechten Zeit von einer

tüchtigen Regenböe vorgenommen wurde. Hui! wie flogen Kronen, Dreizack, Hörner, Pauken, Schellenkappe und Cylinderhut in die Ecke, und bald arbeiteten die Mohren Neptuns neben ihren Täuflingen mit aller Kraft daran, die Bramsegel festzumachen und zwei Reefe einzustechen, während schon die ersten schweren Regentropfen fielen. Dann kam die Böe gesaust und mit ihr ein echter Tropenguss, der den nicht ganz waschechten Negern übel mitspielte, wonach Neptun gnädigst von einer weiteren Taufe absah und sich verabschiedete, nachdem er noch der Mannschaft eine Riesen-Ziehharmonika überreicht hatte, ein Geschenk, das vom Stabe noch in der Heimat beschafft worden war.

Von diesem Tage an häufte sich Regen und schlechtes Wetter; schwerer todter Seegang aus SSW ließ nichts gutes ahnen, und der Wind wurde stets schraler. Am 30. October war die Länge des Chagos-Archipels erreicht, doch befand das Schiff sich über 300 Meilen nördlich von Diego Garcia. Es musste daher neuerdings die Maschine in Gebrauch genommen werden. Der bereits durch schweren Seegang angekündigte SSW trat nun auch thatsächlich ein und frischte bis zur Stärke 7 und darüber, reichlichen Regen sowie mistiges, unsichtiges Wetter bringend. Die Situation des Schiffes am 31. October war nichts weniger als gemüthlich. Der bedeckte Himmel hatte bereits am Vortage keine astronomische Beobachtung gestattet. Eine zweitägige Koppelrechnung hatte also als Basis einen astronomischen Punkt, dessen Länge in Anbetracht der fast einmonatlichen Reise in tropischer Region durchaus nicht als sicher angenommen werden konnte. Das anzulaufende Land aber waren die bei schönem Wetter bestenfalls auf acht bis neun Seemeilen sichtbaren Korallenbänke von Peros Banhos, die nördlichsten Theile des Chagos-Archipels.

Während das Schiff in südlichem Course gegen Wind und See mühsam aufdampfte, wurde aus allen Marsen und Sahlingen der vorsichtigste Auslug nach Brandung oder Land gehalten. Als aber das trübe Tageslicht erstarb und nichts in Sicht gekommen war, ließ der Commandant den Bug westlich legen und erst um Tagesanbruch des folgenden Tages wieder gegen die vermuthete Position der Chagos-Inseln zurückwenden. In der That kam um 2^h 35^m nachmittags Eagle Island, eine der Chagos-Inseln in Sicht. Das Wetter hatte sich, abgesehen von einigen drohenden Regenböen, etwas gebessert, so dass im Laufe der Nacht bei Sternenschein der Archipel mit dem Course auf Diego Garcia durchfahren wurde.

Ehe wir den Boden dieser Insel betreten, möge es gestattet sein, einiges aus der Geschichte und den gegenwärtigen Verhältnissen des Landes mitzutheilen.

Der Chagos - Archipel. Seine Entdeckung und Colonisierung. — Der Chagos-Archipel besteht, wie schon erwähnt, aus Koralleninseln und Korallenbänken und kann als eine Fortsetzung des Laccediven- und Malediven-Archipels angesehen werden, aufgebaut auf den Kuppen einer mächtigen submarinen Gebirgskette, wie als Grabstein einer vor Äonen in den Schoß des Oceans versunkenen Welt. Das bedeutendste und südlichste Glied dieser Inselgruppe ist Diego Garcia.

Die Geschichte des Chagos-Archipels, wenigstens jener Abschnitt, in dem das Menschengeschlecht handelnd auftritt, ist sehr kurz; sie datiert erst seit dem Jahre 1744, in welchem er von Franzosen entdeckt wurde und

den Namen der Elisabeth-Inseln erhielt. Eine flüchtige Aufnahme wurde gemacht, die aber bei weitem nicht alle Details des gefahrvollen und labyrinthartigen Archipels umfasste — dann gerieth die neue Entdeckung in den weltbewegenden Ereignissen jener Zeit beinahe in Vergessenheit. Fast fünfzig Jahre nach der Auffindung der Chagos-Inseln bewarb sich ein unternehmender Franzose um deren Besitz, und die französische Regierung überließ ihm Diego Garcia als Eigenthum. So wurde De la Faye Besitzer der Insel und Begründer der einzigen hier möglichen Industrie, der Gewinnung von Cocosnussöl, die noch heute in der wahrscheinlich von ihm eingeführten, urprimitiven Art betrieben wird und allein den Chagos-Inseln gegenwärtig einige praktische Bedeutung verleiht.

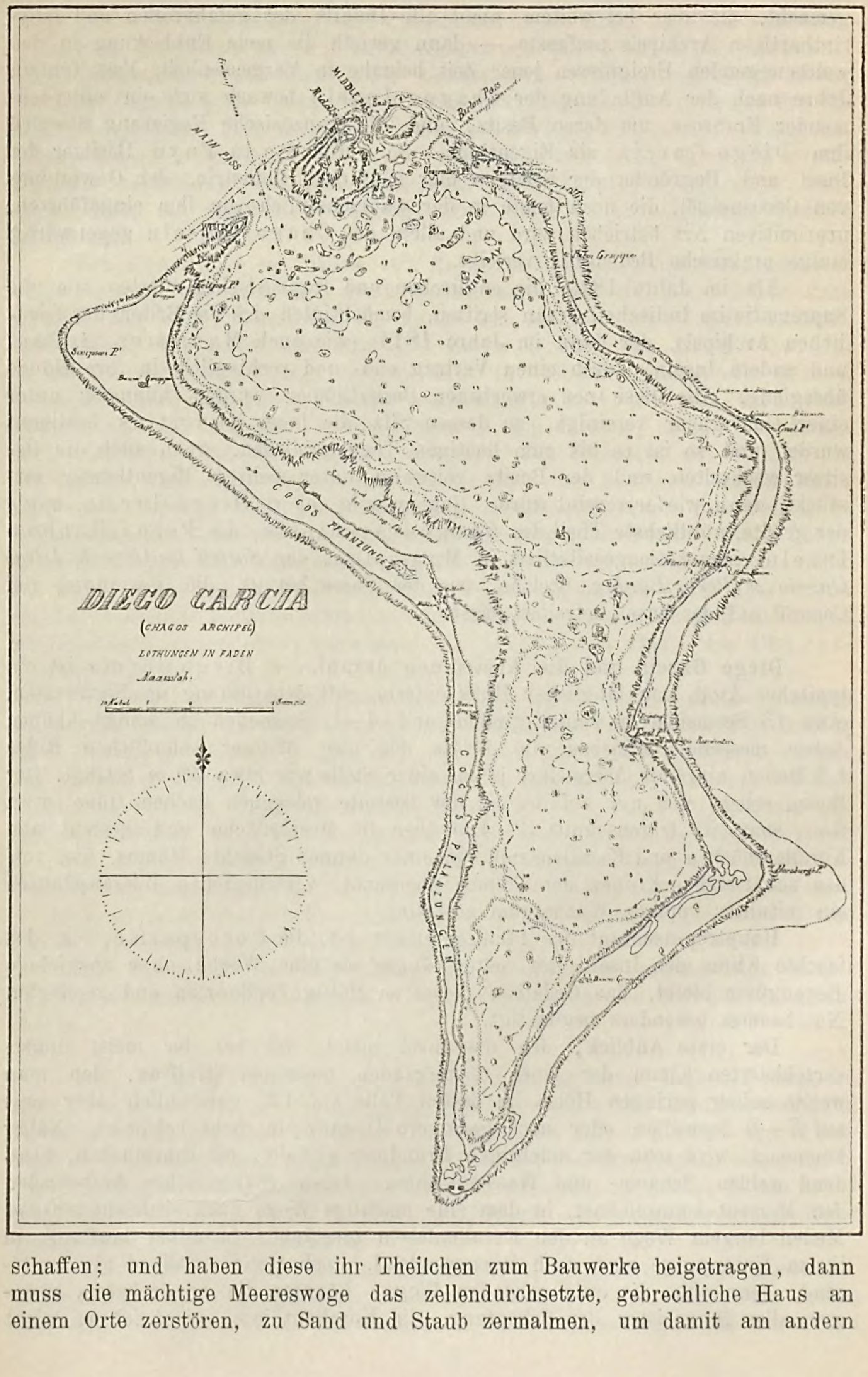
Als im Jahre 1810 die englischen und französischen Flotten um die Suprematie im Indischen Ocean stritten, bemächtigten sich die Briten des friedlichen Archipels, der dann im Jahre 1814 (wie auch Mauritius, S. Paul und andere Inseln) durch einen Vertrag end- und rechtsgiltig in ihre Hände übergieng. Alle diese neu erworbenen Besitzthümer wurden nunmehr unter einen Gouverneur vereinigt, zu dessen Sitz die Insel Mauritius bestimmt wurde, und so ist es bis zum heutigen Tage geblieben, wenn auch die Besitzer wechselten und der Besitz zeitweise unter mehrere Eigenthümer zerstückt, dann wieder vereint wurde. Gegenwärtig gehört Diego Garcia, sowie der größte, nördlichste Theil des Chagos-Archipels, die Peros Banhos-Inseln einer Actiengesellschaft in Mauritius, der *Societé huilière de Diego Garcia et Peros Banhos*, welche, wie der Name besagt, die Gewinnung von Cocosöl auf der Insel betreiben lässt.

Diego Garcia und die Ansiedlung darauf. — Diego Garcia ist ein typisches Atoll, von länglicher Hufeisenform, mit der Öffnung im Nordwesten, etwa 13 Seemeilen in seiner großen und 4—5 Seemeilen in seiner kleinen Achse messend, während die Breite des ober Wasser befindlichen Riffes 1,5 Meilen nirgends übersteigt, ja an einer Stelle nur etwa 30 *m* beträgt. Der Boden erhebt sich nur auf der an der Seeseite gelegenen flachen Düne etwa 6 *m*, sonst im Durchschnitt 3—4 *m* über die Meeresfläche und besteht aus Korallenblöcken und Korallensand mit einer dünnen Schichte Humus, die, von den schützenden Kronen der Palmen überdacht, verschiedenen Wiesenpflanzen ein mitunter üppiges Wachsthum gestattet.

Hauptrepräsentant des Pflanzenreiches ist die Cocospalme, da das feuchte Klima der Insel, die selten länger als eine Woche ohne ausgiebige Regengüsse bleibt, das Gedeihen dieses sorgfältig gepflanzten und gepflegten Nutzbaumes besonders begünstigt.

Der erste Anblick, den die Insel bietet, ist bei der meist dunstverschleierten Kimm der eines düstergrauen, niedrigen Streifens, den man wegen seiner geringen Höhe im besten Falle auf 12, gewöhnlich aber erst auf 7—8 Seemeilen oder noch geringere Distanz in Sicht bekömmt. Näher kommend wird man der mächtigen Brandung gewahr, der thurmhohen, blendend weißen Schaum- und Wasserstrahlen, deren rhythmisches Aufschießen den Moment kennzeichnet, in dem eine mächtige Woge nach vielleicht tausend Meilen langem Wege an den Korallenfelsen zerstäubt, furchtbar kraftvoll in ihrem Untergange und doch lebenspendend, doch mehr schaffend als zerstörend, denn ohne die ewig rollenden Wogen könnten die wunderbaren, kleinsten aller Baumeister der Schöpfung, die Korallenthiere, nicht leben, nicht

Karte 1.



schaffen; und haben diese ihr Theilchen zum Bauwerke beigetragen, dann muss die mächtige Meereswoge das zellendurchsetzte, gebrechliche Haus an einem Orte zerstören, zu Sand und Staub zermalmen, um damit am andern

die leeren Gemächer und Säle auszufüllen, auf dass harter Fels daraus entstehe, an dem schon nach wenigen Jahren die Structur des Korallenbaues nicht mehr erkennbar ist. Dann bringt die Woge vom fernen Strande wohl eine Cocosnuss, durch deren beinharte Schale das Seewasser nicht zu dringen, den Lebenskeim nicht zu zerstören vermochte; kümmerlich und genügsam sprießt die erste Palme aus einer Felsspalte hervor, in der jener Findling zwischen Muscheltrümmern und verwittertem Seetang sein Bett gefunden. Aber die Glut der Tropensonne lässt ihr Lieblingskind rasch erstarken, die gütigen Regenwolken schützen es vor des mächtigen Schutzherrn allzuheißer Liebe, und beide vereint bewirken, dass von Jahr zu Jahr neue zierliche Wedel sich entfalten, indes die alten verdorren und die Windsbraut die todten Glieder vom stets sich erhöhenden Stamme losreißt und umherstreut auf dem Boden, damit er umso fähiger werde, das neue Leben aufzunehmen, das sich hoch über ihm in der zierlichen Krone des Palmbaumes bereits vorzubereiten beginnt. Jahr um Jahr fallen dann Nüsse zur Erde, neue Pflanzen sprossen auf und beginnen den Kampf ums Dasein, den nur die stärksten und besten von ihnen siegreich bestehen. Die Schwächlinge aber sterben ab und ihre Leiber verleihen dem Boden neue Fruchtbarkeit, damit ihre stärkeren Brüder umso besser gedeihen. Schritt für Schritt erobert diese grünende Armee den Kalkfelsen, bis die stolzen Palmenhäupter nur mehr ihresgleichen sehen, von einem Ende der Insel bis zum andern. Dann nicken sie sich im frischen Winde zufrieden zu; das Eroberungswerk ist vollbracht. Sie haben der Insel die Charakteristik der Palmenlandschaft aufgeprägt: von der Ferne gesehen, eine einzige buschige Masse, in der eine Einkerbung so auffallend ist, dass sie in den Seekarten als Landmarke eingezeichnet wird — in der Nähe betrachtet, schlanke Stämme mit frischen, grünen, zierlichen Wedeln, die immer in Bewegung sind, in träumerischem, ernstem, feierlichem Nicken und Beugen. Tritt der Wanderer in den Palmenwald ein, so umfängt ihn kühler Schatten, aber nicht wie in den Wäldern des Nordens tief und dunkel und duftig: zahllose Sonnenstrahlen dringen durch das schüttere Blätterdach und klettern auf den narbigen Stämmen umher, in der Höhe rauscht es wie von schwerer Seide, der Fuß tritt lautlos auf weichen Rasenteppich und üppiges Moos, das die gefallenen Waldgreise rasch überwuchert und nur stellenweise den Unterbau der Korallenblöcke sichtbar werden lässt, deren zierliche, regelmäßige Zellen- oder Blätter-Structur das bewundernde Auge auf sich zieht. Das Krachen einer unter den Füßen brechenden morschen Blattrippe scheucht Dutzende von Krabben auf, die vor dem ungewohnten Lärm eiligst in ihre Sandlöcher retirieren; aber wenn sie die Gefahr einmal erkannt haben, wie trotzen sie ihr, wie bieten sie ihr die Stirne! Wie nehmen sie gegen die zum Fange ausgestreckte Hand Stellung und heben kampfbereit die mächtige Schere! Und sie sind gar nicht zu verachtende Gegner, diese verschrobenen, seltsamen Geschöpfe. Wehe dem Finger, den sie erhaschen und dessen Eigner! Es sollen Fälle vorgekommen sein, in denen unvorsichtige Krabbenfänger, welche ihre Hand in die Schlupfwinkel dieser Raubritter steckten, von ihnen zwei bis drei Tage unter großen Schmerzen festgehalten wurden, da sich die Thiere so gegen die Wände ihres Versteckes stemmten, dass es unmöglich war, die von der Schere gefasste Hand etwa mitsammt dem Thiere herauszuziehen, und nur die Dazwischenkunft eines Dritten soll beiden Parteien, oder wenigstens dem Gefangenen, das Leben gerettet haben, da er sonst schier verhungert wäre.

Es klingt dies etwas abenteuerlich — aber wenn man, die hummerähnliche Krabbenart, von der dies erzählt wird, gesehen hat, die eine Länge von 40 *cm* erreicht und eine Schere hat, welche oft den Leib an Größe übertrifft, so scheint es weniger unwahrscheinlich, besonders wenn man annimmt, dass das gepanzerte kleine Ungeheuer einen hohlen Palmenbaum bewohnt habe, was es mit Vorliebe thut. — Die französisch sprechenden Ansiedler nennen diese Crustacee „*Cipaille*"; wahrscheinlich ist es die unter dem Namen „Fettschwanzkrabbe" *(Fat tail crab, Birgos latro)* bekannte Art, deren überraschende Geschicklichkeit im Öffnen der Cocosnüsse Darwins hohe Bewunderung erregt hat.[1]) In der That ist es staunenswert, dass das Thier die erbliche Kenntnis erworben hat, von einer abgefallenen Cocosnuss müsse die zähe, faserige, bis 7 *cm* dicke Bastschichte entfernt werden (was es faserweise mit seiner Riesenscheere zustande bringt), um zu den Keimlöchern zu gelangen, aus denen es mit den kleinen Scheren des letzten Fußpaares das gallertartige, weiße Fruchtfleisch herauszieht, um es zu verzehren. So richten die Thiere in den Cocospflanzungen oft ziemlichen Schaden an, da die Anzahl von Krabben, welche von den Schwarzen verspeist wird, häufig nicht genügt, um das Gleichgewicht zwischen Abgang und Nachwuchs herzustellen, und die Räuber dann überhandnehmen.

Übrigens sind die *Cipailles* durchaus nicht die einzigen aus der großen Familie der Crustaceen, welche auf Diego Garcia angetroffen werden; es gibt außer ihnen noch mehrere Arten Land- und Seekrabben, sowie eine große Anzahl von verschiedenen Einsiedlerkrebsen, welch letztere mitunter die für ihre Species sehr bedeutende Größe von 15 *cm* erreichen.

Im übrigen ist das Thierleben des Landes ein ziemlich ärmliches. Abgesehen von den Hausthieren, die dem Menschen hieher gefolgt sind als: Pferd, Esel, Hund, Katze, Schwein, Gans, Ente, Huhn und Taube, und verschiedenen Gattungen von Seevögeln, finden sich nur wenige, meist nicht mit Absicht eingeführte Thierarten. Unter diesen machen sich von den Säugethieren hauptsächlich die Ratten, von den Insecten die Kakerlaken, Mücken und Fliegen ungebürlich breit, während der Rest des Thierreiches nur durch eine Eidechsenart, einige Exemplare des Cardinals, sowie einen unserem Regenpfeifer ähnlichen Vogel, endlich durch eine Heuschreckenart und einige wenige unscheinbare Motten vertreten zu sein scheint.

Die menschlichen Bewohner der Insel sind auf zwei Ansiedlungen vertheilt, auf das Hauptetablissement auf East Point und eine Filiale auf Marianne Point. Die frühere Ansiedlung, Minni-Minny, auf dem einzigen Stück Land erbaut, welches sich die englische Colonialregierung als Residenz eines *Magistrate* (Friedensrichters) reservirt hat, ist gänzlich verfallen, seitdem dieses Amt von dem Factor der Ölgesellschaft versehen wird; die Baulichkeiten liegen in Trümmern.

Beiläufig 500 Leute — Männer, Weiber und Kinder — finden ihren Lebensunterhalt auf Diego Garcia. Davon sind etwa zehn Weiße: der Resident, seine Beamten und ihre Familien; der Rest ist *Coloured people*, durchaus von Mauritius und Reunion importierte Creolen.[2]) Ihre Lebensweise ist rein patriarchalisch. Die Compagnie engagiert die einzelnen Individuen mittels

[1]) Ch. Darwins „Naturwissenschaftliche Reisen" etc., II. Theil, 19. Capitel.

[2]) Créole im französischen Sinne gebraucht, während die ursprüngliche Bedeutung im Spanischen etwa durch „Vollblut" übersetzt werden könnte und auf die in den Colonien geborenen Leute reiner spanischer Abkunft angewendet wird.

eines auf mehrere (meist vier bis fünf) Jahre lautenden Contractes, nach welchem Arbeiterinnen monatlich 6, Arbeiter 8, Aufseher je nach der Menge des von ihrer Mühle eingelieferten Öles 9—10 Rupien erhalten; außerdem gebüren ihnen $10\frac{1}{2}$ Pfund Reis per Kopf und Woche, wozu die Aufseher noch $1\frac{1}{2}$ Flaschen (*Bouteille* als Maß = $\frac{3}{4}$ Liter) Öl erhalten. An besonderen Tagen, wenn außerordentliche Arbeit geleistet zu werden hat, verabfolgt die Gesellschaft ein Gericht getrockneter Fische.

Für den Rest der Bedürfnisse muss so ziemlich einzig und allein die Cocospalme sorgen. In der That spendet dieser wahrhaft segensreiche Baum fast alles zu einem frugalen Leben Nothwendige. Sein Stamm gibt die Pfeiler und Balken der Hütten ab und liefert, wenn er alt war, ein schönes, hartes, schweres, roth und schwarz gesprenkeltes Holz, während junge Bäume zu zwei Dritteln aus schwammigem Mark bestehen. Die getrockneten Blattwedel bieten das Material zu dem Dache und den Wänden der Hütten, die Fasern der Blattrippe geben ein starkes, wenn auch rauhes Tau; aus den schmalen Fidern flicht man Körbe und Matten zum Bedecken des Bodens, wie auch der Lagerstätte. Aus dem Stiele der vor dem Reifen abgeschnittenen Frucht wird durch successives Abschneiden ein zuckerhältiger Saft gewonnen, der gegohren als eine Art Brantwein genossen wird. Die beinharte Fruchtschale dient als Gefäß, auch als Feuerungsmaterial, und die daraus gewonnene Holzkohle ist eine vorzügliche Schmiedekohle. Der trübe, aber stets kühle, süßsäuerliche Saft der Nuss (die Cocosmilch) ist eine willkommene Labe in der Sonnenhitze und jedenfalls der Gesundheit zuträglicher als das in Cisternen aufgefangene Regenwasser, das zum Kochen und Trinken verwendet wird. Das Fruchtfleisch, weiß und mandelartig, liefert in der Presse Öl; auch wird daraus ein schmackhaftes, dem Kraut ähnliches Gemüse bereitet, während die Trebern der Ölpressen ein vorzügliches Mastfutter für die zahlreichen Schweine abgeben, die dabei rasch fett werden; ihr Fleisch jedoch, wie auch das des Geflügels, das sich gleichfalls fast ausschließlich von diesen Trebern nährt, nimmt etwas von dem eigenthümlich ranzigen Geschmacke des rasch verderbenden Cocosöles an. Selbst die Wurzel des Baumes wird als Decoct officinell verwendet, da sie einen dem Asparagin ähnlichen Stoff enthält, während die an Alkalien ungemein reiche Asche mit dem Cocosöle selbst zu Seife versotten wird.

Die Hütten werden den Ankömmlingen auf Kosten der Gesellschaft erbaut. Jede Familie, respective jedes unverheiratete Individuum erhält eine Hütte für sich, die letzteren mit einem, die ersteren mit zwei, oder wenn größere Kinder vorhanden sind, mit drei Wohnräumen. Die oben beschriebene Bauart gewährt den Bewohnern genügenden Schutz gegen die Unbilden einer wohl feuchten, aber milden Witterung. Die Weißen bewohnen mit ihren Familien nothdürftig eingerichtete Häuser auf East Point in der Nähe der Ölpressen, wo sich auch Stallungen, ein Bootshaus und eine kleine Schmiede befinden.

Das Innere der Arbeiterhütten, mit einem Boden aus festgestampftem Lehm, über welchen Matten gebreitet werden, mit einer Feuerstelle, einem eisernen, französischen Bette oder einem solchen aus gedrechseltem Ebenholze (dem Aussehen nach ein madagassisches Familienerbstück oder einem solchen nachgebildet) mit blendend weißen Bezügen, oft als Himmelbett ausgestattet, mit einem einfachen Tische und etlichen Stühlen, macht einen netten, freundlichen Eindruck. An jede Hütte ist ein Schweine- und Geflügelstall angebaut, der stets gut bestellt ist und einen günstigen Schluss auf die Lebensweise des Eigenthümers gestattet. Die Hütten stehen, zu einer Art Dorf mit breiten

Gassen vereinigt, in einer Waldlichtung. Auf drei Seiten ist die Ansiedlung von dichten Gruppen schlanker Palmen umgeben, auf der vierten schließt eine mit undurchdringlichem Mangrovegebüsch bewachsene Düne den Platz vom Ocean ab, so dass nur das Rauschen und Brausen der Brandung, wie sie auf dem feinen, weiß glänzenden Sande des Strandes hinaufläuft, die Nähe des Meeres ahnen lässt. Durch die Lücken zwischen den Stämmen des unterholzfreien Palmenwaldes kann man das smaragdgrüne, ruhige Wasser der Lagune glitzern sehen; blaue Rauchsäulen wirbeln aus den Hütten in die warme, kräftige Luft empor, und die Seebrise spielt mit den breiten Riesenblättern der allerorts gepflanzten Bananenstauden. Das Negerdorf erscheint wie das Urbild des Friedens!

Seine Bewohner, an und für sich ein kräftiger, gesunder, harmloser und gutmüthiger, wenn auch nicht sehr arbeitsamer Stamm, sind nach ihrer eigenen Versicherung recht zufrieden, was übrigens auch dadurch bezeugt wird, dass die meisten von ihnen freiwillig ihren Contract verlängern oder erneuern.

Die Arbeit wird in Form eines Pensums den Leuten zugetheilt und ist nicht übermäßig. Die Männer haben monatlich ein festgesetztes Quantum, und zwar je 650 Stück abgefallener Nüsse (nur solche werden verarbeitet) an bestimmten Orten zu sammeln, oder je 550 Stück von dort in die Nähe der Mühlen auf die Plätze zu bringen, auf denen sie geschält werden. Zu letzterem Geschäfte werden Weiber und Kinder verwendet, deren Pensum in der Entschalung von monatlich 1000 Nüssen besteht.[1]) Bei der großen Übung der Leute, die eine Nuss durch einen einzigen Schlag mit einem Stück Stabeisen, einem gebrochenen Fassreifen oder ähnlichen Werkzeugen in der Hand zerschlagen, worauf Korn und Schale sich von selbst trennen, bleibt ihnen genügende Zeit zur Besorgung ihrer häuslichen Geschäfte, wozu auch noch das Mähen und Einliefern von 300 Pfund Heu kommt.

Die Ölpressen sind primitivster Art und liefern per Monat je 100 bis 125 Liter Öl, was durchaus nicht der vollen Ausnützung des Rohmaterials gleichkommt, da bei technisch rationellerem Betriebe aus der gleichen Menge von Nüssen bedeutend mehr Öl gewonnen werden könnte; doch ist es fraglich, ob ein solcher Betrieb, der erhöhte Regie zur Folge haben müsste, dort von Vortheil wäre, wo die Natur das Rohmaterial in solcher Fülle beistellt, dass Verschwendung keine Sünde ist.

Das gewonnene Öl wird auf dem der Gesellschaft gehörigen Barkschiffe Lady Harwood regelmäßig viermal jährlich nach Mauritius verschifft und von dort aus vertrieben, zumeist in die europäischen Seifensiedereien und Kerzenfabriken.[2])

[1]) Diese Daten sind aus Angaben des Verwalters der Insel, des Herrn Larcher, geschöpft. Eine oberflächliche Berechnung mit Zugrundelegung des verarbeiteten Quantums von rund 5 Millionen Cocosnüssen (im Jahre 1889) zeigt jedoch, dass die im Text angeführten Leistungen „pro Woche" gemeint sein müssen, wobei sich ein Stand der arbeitenden Bevölkerung von 323 Männern und 96 Weibern und Kindern ergibt, was den thatsächlichen Verhältnissen so ziemlich entsprechen dürfte.

[2]) Die wasserfreie Cocosnussöl-Seife ist leicht, vollkommen weiß und hart; ihre wertvollste, aber am wenigsten bekannte Eigenschaft ist, dass sie sich auch im Seewasser leicht löst und mit demselben schäumt. Bekannter ist ihr bedeutendes Vermögen, Wasser aufzunehmen, weshalb Cocosnussöl vielfach zur Fabrication der sogenannten gefüllten Seifen verwendet wird, die bei wenig Gehalt an Seife des darin enthaltenen Wassers wegen schwer wiegen.

Die Gesammtproduction belief sich im Jahre 1889/90 auf 5 Millionen Stück Cocosnüsse, aus denen 451 000 Liter Öl gewonnen wurden, die der Compagnie nicht allzu theuer zu stehen kommen, da sie Sorge trägt, einen guten Theil der ausbezahlten Löhne dadurch wieder hereinzubringen, dass sie unter ihren Arbeitern den Kleinhandel mit verschiedenen Bedarfs- und Luxusartikeln monopolisiert, welche die Retourladung der Lady Harwood ausmachen.

So einfach wie das private, gestaltet sich auf Diego Garcia auch das öffentliche Leben. Vertretungskörper, Wahlen, Volksversammlungen sind dort gänzlich unbekannte Dinge. Der „Resident" übt die Polizeigewalt aus und verhängt im Disciplinarwege Lohnabzüge gegen Säumige und Faule. Das schwerste überhaupt vorgekommene Verbrechen war muthwillige Beschädigung von Cocospalmen, und auch dieses ahndete der Resident sozusagen im Contractswege mit einer Buße von 50 Rupien, indem er dem Delinquenten freistellte, sich entweder dieser Strafe zu unterwerfen oder aber die Ankunft des die Insel einmal jährlich besuchenden Gerichtsbeamten als Untersuchungshäftling abzuwarten, von dem er dann wahrscheinlich eine viel schwerere Strafe zu gewärtigen habe. Natürlich ließ der Verbrecher sich lieber die 50 Rupien vom Lohne abziehen.

Die Gesetze sind die in Mauritius giltigen, eine Verquickung des *Code Napoléon* mit dem englischen Gesetzbuche; indes ist es sehr zu bezweifeln, ob auf Diego Garcia irgend jemand von diesen Gesetzen mehr weiß, als die allgemeinen Gebote der Moral. Außerdem hat die Gesellschaft eine Reihe von Verfügungen getroffen, durch welche hauptsächlich das Beschädigen sowie das unbefugte Besteigen von Bäumen, das Stehlen von Cocosnüssen und ähnliche Delicte mit Geldstrafen belegt werden. Doch kommt der Resident selten in die Lage, solche zu verhängen. Dazu mag die verhältnismäßig sehr gute Erziehung und Schulbildung viel beitragen, die die Arbeiter auf Mauritius genossen haben. Alle sind durchwegs bescheiden und sanftmüthig, bewegen sich mit einem natürlichen Anstande und sprechen, wenn sie wollen, ein ziemlich gutes Französisch, unter sich jedoch den Creolendialect von Mauritius. Sie sind sämmtlich katholisch, d. h. sie sind getauft und können das Vaterunser aufsagen.

Die auf Diego Garcia geborenen Kinder besuchen freilich keine Schule, ohne deshalb gänzlich der Schulbildung entrathen zu müssen. Eine Mutter antwortete auf die Frage, ob ihre Kinder etwas lernten, sie unterrichte sie selbst im Lesen, Schreiben und Rechnen, auch in der Geographie, und in der That gaben die kleinen Schwarzen, ein Knabe von etwa sieben und ein Mädchen von neun Jahren, ganz aufgeweckten, von ihrem Alter kaum zu erwartenden Bescheid.

Da der Katholicismus den Leuten nur wie eine oberflächliche Tünche anhaftet, geht ihnen auch das Nichtvorhandensein eines Priesters nicht sehr nahe. Die Functionen eines solchen übt der Resident zur geistlichen Zufriedenheit und Erbauung seiner Untergebenen aus. Fühlbarer dagegen ist der Mangel eines Arztes, dessen Stelle zu vertreten dem oberwähnten Herrn, einem ehemaligen Capitän der Handelsmarine, in leichten Fällen wohl gelingt, in schweren Fällen aber, oder wenn es sich um chirurgische Hilfeleistungen handelt, muss er der Mutter Natur ihren Lauf lassen. Die Verantwortung lastet dann auf den Schultern der *„Société Huilière"*, die es mit ihrem Gewissen vereinbar findet, für 500 von jedem Verkehr abgeschnittene Menschen, denen sie ihre großen Einkünfte verdankt, keinen Arzt zu bestellen. Zum

Glücke sind Fälle schwerer Erkrankung bei dem gesunden Klima der Insel äußerst selten.

Linienschiffsarzt Dr. M. Brillant, der Chefarzt S. M. Schiffes Saida, untersuchte über Bitte des Herrn Larcher etwa 70 Personen, die über verschiedene Schmerzen klagten, doch fand er bei niemandem Gelegenheit, eine Diagnose auf ein ernsteres Leiden zu stellen. In dem „Spitale“ der Ansiedelung fand Dr. Brillant einen Fall schwerer Verletzung vor, bestehend in Abquetschung eines Theiles der linken Hand, welche zur Folge hatte, dass freiliegende Knochentheile in Nekrose überzugehen begannen. Diese trug Dr. Brillant ab, wodurch dem Patienten, an dem Mr. Larcher diese Operation kaum hätte vornehmen können, der Arm, vielleicht auch das Leben gerettet wurde. Die ihm von Mr. Larcher in Anerkennung seiner ärztlichen Hilfeleistung übersendeten Geschenke, bestehend aus präparirten seltenen Crustaceen, Schildkröten etc., wurden von Dr. Brillant den k. k. Hofmuseen gewidmet.

Die tiefe Abgeschiedenheit, in der die Bewohner der Insel dahinlebten, erfuhr vor wenigen Jahren eine allerdings nur kurze Zeit andauernde Unterbrechung, infolge deren Diego Garcia bekannter zu werden begann. Eine bequeme Zwischenstation auf der Fahrt nach Australien bietend, war es von der „*Orient Steam Navigation Company*“ zur Kohlenstation gewählt worden, so dass deren Dampfer die Insel in regelmäßigen Zeiträumen anliefen. Auch die Firma Lund and Company hielt einen Kohlenhulk auf dem Ankerplatz von East Point, was andere Handelsdampfer, wie auch Kriegsschiffe häufiger nach Diego Garcia führte, um dort Kohle einzunehmen. Allein die „*Orient Steam Navigation Company*“ (auch „*Orient Line*“ genannt) verlegte ihre Station bald nach dem weiter vorgeschobenen Posten der Christmas Islands, und der Kohlenhulk von Lund & C[y.] wurde eines Nachts an den Strand getrieben, wo er als Wrack noch heute liegt.

Viele Schiffe haben seit dieser Zeit Diego Garcia angelaufen in der Absicht, ihren Kohlenvorrath daselbst zu ergänzen, da es offenbar unterlassen worden war, von der Auflassung des Kohlenlagers bei Zeiten die übliche Information zu geben. Fregattencapitän von Wachtel berichtet jedoch, der Director der „*Société Huilière*“ habe ihm gelegentlich des Aufenthaltes S. M. Schiffes Saida in Mauritius versichert, es bestehe seitens der Gesellschaft die Absicht, auf Diego Garcia ständig 1600 *t* Kohle für den etwaigen Bedarf von passierenden Schiffen auf dem Lager zu halten, zu welchem Zwecke die Kohlenhulks von der „*Orient Steam Navigation Company*“ bereits käuflich erworben worden seien.

Die geographische Lage des Chagos-Archipels inmitten des Indischen Oceans ist vom militärischen Standpunkte aus eine sehr bestechende, und sie ist es wohl hauptsächlich, die englischen Militärschriftstellern den Vorschlag eingegeben hat, Diego Garcia zu befestigen, militärisch zu besetzen und zu einer Torpedoboots- und Ressourcenstation zu machen, wobei sie von der Ansicht ausgiengen, dass Englands Handel nach Indien im Kriegsfalle wahrscheinlich den Suez-Canal aufgeben und die alte Straße um das Cap der guten Hoffnung wieder frequentieren müsse. Die vollkommene Schutzlosigkeit jedoch, in welcher die Natur dieses Korallenriff gelassen hat, die eine bedeutende Seestreitmacht zur Vertheidigung bedingen würde, sowie das absolute Fehlen aller Hilfsquellen sprechen nicht zu Gunsten dieses Projectes.

Aufenthalt auf Diego Garcia. — Nachdem der Leser nunmehr über den Boden orientiert ist, den er im Geiste mit der Bemannung S. M. Schiffes Saida betreten soll, kann in den folgenden Zeilen der Bericht über die Reise und den Aufenthalt des Schiffes in der Lagune von Diego Garcia wieder aufgenommen werden.

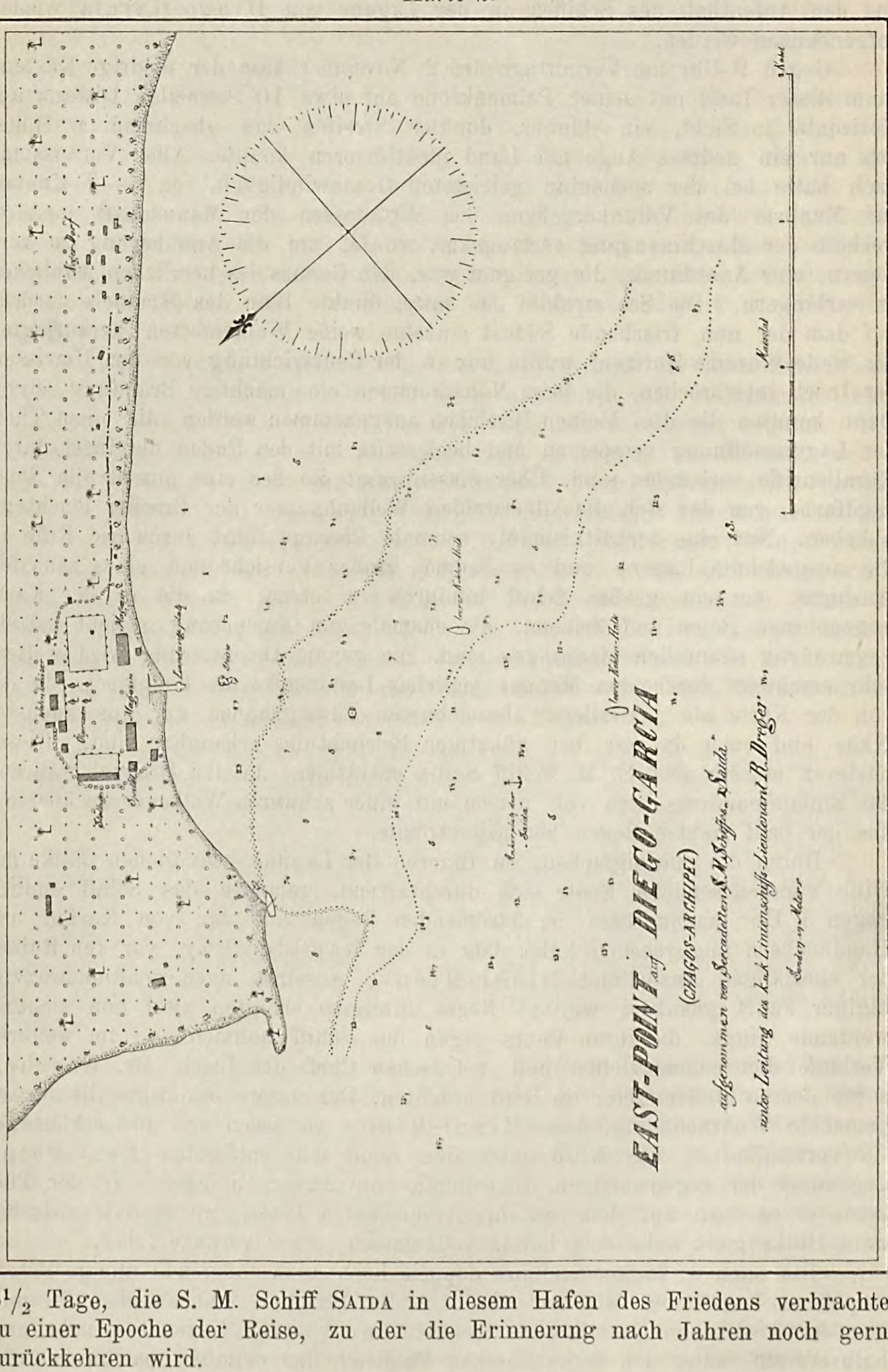
Gegen 9 Uhr am Vormittage des 2. November kam der niedrige Küstensaum dieser Insel mit seiner Palmenkrone auf etwa 10 Seemeilen Distanz am Horizonte in Sicht, ein dünner, dunkler Streifen von gleichmäßiger Höhe, den nur ein geübtes Auge mit Land identificieren konnte. Aller Voraussicht nach hätte bei der momentan geleisteten Geschwindigkeit von 6—7 Knoten das Manöver des Vorankergehens das Mittagessen der Mannschaft gestört, weshalb der Maschinengang verlangsamt wurde, um die Annäherung zu verzögern, eine Anordnung, die geeignet war, den Genuss des herrlichen Anblickes zu verlängern. Die See strahlte das satte, dunkle Blau des Himmels zurück, auf dem der nun frischende Südost einzelne weiße Wolkenfetzen heraufjagte; der weite einsame Horizont wurde nur in der Coursrichtung von den Umrissen der Insel unterbrochen, die beim Näherkommen eine mächtige Brandung zeigte. Dann konnten die drei kleinen Inselchen ausgenommen werden, die einen Theil der Lagunenöffnung versperren und beiderseits mit den Enden der Insel durch Korallenriffe verbunden sind. Über diesen zeigt die See eine prachtvolle Smaragdfarbe, von der sich die silberweißen Wellenhäupter der Brecher leuchtend abheben. Nur eine verhältnismäßig schmale Passage führt durch die Riffe in die ausgedehnte Lagune und es bedarf großer Vorsicht und eines scharfen Auslnges, um ein großes Schiff hindurch zu lotsen, da die in der Karte angegebenen Bojen und Zeichen, die ehemals zur Markierung gedient hatten, gegenwärtig sämmtlich eingezogen sind. Die genaue Orientierung wird weiters sehr erschwert durch den Mangel jeglicher Landmarke als Peilobject, da die von der Karte als „auffallend“ bezeichneten Baumgruppen nur aus nächster Nähe und auch da nur bei günstiger Beleuchtung erkennbar sind. Dieser letzteren musste aber S. M. Schiff Saida entrathen, da der Himmel während des Einlaufmanövers sich von neuem mit einer schweren Wolkendecke überzog, aus der bald dichter Regen herniederströmte.

Durch die mannigfachen, im Inneren der Lagune befindlichen Bänke mit Hilfe vorausgesendeter Boote sich durchtastend, gelangte das Schiff endlich gegen 1 Uhr nachmittags im strömenden Regen auf den von Karten und Handbüchern angegebenen Ankerplatz in der Rambler Bay, vor den Ruinen der ehemaligen Ansiedlung Minni-Minny, woselbst nach achtundzwanzigtägiger Fahrt geankert wurde. Reges Interesse erregten zwei nun sichtbar werdende Giggs, die ihren Cours gegen das Schiff nahmen und im weiteren Verlaufe den commerziellen und politischen Chef der Insel, Mr. Larcher, sowie dessen Stellvertreter an Bord brachten. Der erstere bestätigte die bereits gemachte Wahrnehmung, dass Minni-Minny verlassen sei, und erklärte es für vortheilhafter, das Schiff unter dem nicht sehr entfernten East Point, gegenüber der gegenwärtigen Ansiedlung, vor Anker zu legen. In der That lotste er es auch auf den von ihm bezeichneten Platz, wo es bald zwischen zwei Hulks ganz nahe dem Lande vollkommen sicher verankert lag.

Die nach so langer Seefahrt doppelt hoch anzuschlagende üppige Pracht tropischer Vegetation, die nur ein schmaler Streifen schneeweißen Strandes von der friedlich-ruhigen Lagune trennt; die idyllische Lage der Ansiedlung, halbversteckt unter den majestätischen Palmen; das primitiv patriarchalische

Leben der Einwohner und, *last not least*, die ganz außerordentliche Liebenswürdigkeit des Herrn Larcher sowohl als seines Stellvertreters machten die

Karte 2.



$3^1/_2$ Tage, die S. M. Schiff Saida in diesem Hafen des Friedens verbrachte, zu einer Epoche der Reise, zu der die Erinnerung nach Jahren noch gerne zurückkehren wird.

Etwas lange Gesichter rief zunächst die Erklärung Mr. Larchers hervor, es seien wohl 120 *t* Cardiffkohle vorhanden, doch liege sie seit Monaten einige Meter tief auf dem Meeresgrunde, im Bauche eines gesunkenen Kohlenhulks; die auf Diego Garcia bestandene Kohlenstation der „*Orient Line*“ sei aufgelassen. Nun war guter Rath theuer. Die abnormen Wetterverhältnisse während der Fahrt von Aden nach Diego Garcia, sowie die Herstellung des durch die Tropenhitze noch gesteigerten Trinkwasserbedarfes hatten den Kohlenvorrath der Corvette bis auf 20 *t* aufgezehrt und vor ihr lag das gefürchtete Gebiet der Mauritius-Cyclonen. Ereilte eine solche das Schiff, so konnte dieses eventuell das Fehlen der Dampfkraft schmerzlich vermissen und mit schwerem Schaden bezahlen. Es wurden also durch die Taucher des Schiffes Proben der gesunkenen Kohle heraufgeholt; eine Untersuchung zeigte jedoch, dass sie zum Brennen vollkommen ungeeignet war. Daher blieb nichts anderes übrig, als den von Herrn Larcher gemachten Vorschlag zu acceptieren und ein Quantum trockener Cocosnusschalen sowie einige Cubikmeter Scheitholzes, das aus dem mehrerwähnten Wrack des Kohlenhulkes gewonnen war, als Brennmaterial einzuschiffen.

Während die Mannschaft mit dieser zeitraubenden Arbeit, mit der Untersuchung und dem Ausbessern der Takelage und mit Exercitien, hauptsächlich in den Booten, beschäftigt war, nahm ein Theil der Seecadetten unter Leitung des k. u. k. Linienschiffslieutenants Richard Dreger eine Vermessung und Verlothung des Ankerplatzes vor.[1]) Die bei den erwähnten Arbeiten nicht betheiligten Stabspersonen, sowie nach dem Einstellen der Übungen und Arbeiten auch gut conduisierte Unterofficiere und Matrosen, durchstreiften nach Herzenslust die Insel, theils zu Fuß, theils durch die Freundlichkeit Herrn Larchers beritten gemacht. Eine Wanderung durch die schier endlosen Palmenhaine; ein Ruhestündchen am Meeresstrande, wo man, bequem auf den weichen Sand hingestreckt, die mächtigen Roller bewunderte, die mit ihrer Silbermähne brausend und tobend daherstürmten, über den seichteren Riffen zu enormer Höhe anwachsend, am Ufer sich aufstauend und in einem Wasserfall silbernen Schaumes in sich selbst zusammenstürzend, oder aber beim Auftreffen auf eine steile Klippe ihre Wasser- und Schaummassen zur dreifachen Höhe der höchsten Palmen emporschleudernd, dass die Sonnenstrahlen bunte Regenbogen in den Meeresstaub zeichneten; das Sammeln der zierlichen Muscheln und Korallenstücke, die die See an den Strand getragen hatte; der Fang der Krabben; ein Bad in den seichten Randwässern der Lagune, die lau und hellgrün über dem blendendweißen Ufersande spielten: dies war meist die Beschäftigung der Tagesstunden. Das Vergnügen des Badens erlitt allerdings wesentliche Einschränkung durch den Hinblick auf die Haifische, deren dreieckige Rückenflossen man in nicht gar großer Entfernung vom Strande über dem Wasserspiegel hin- und herschießen sah, so dass es nicht angezeigt schien, sich viel über knietiefes Wasser hinauszuwagen.

Häufig jagte der Wind vließige Wolken herauf, die sich im Nu zu einer dichten Wolkendecke vereinigten und einen Regenguss losließen, um ebenso rasch wie sie gekommen, wieder weiterzuziehen. War eine Hütte in der Nähe, so flüchtete man wohl in dieselbe und wurde von der schwarzen Familie des Besitzers immer gastfreundlich aufgenommen — aber auch der Mangel

[1]) Die auf Seite 32 gebrachte Karte ist ein Facsimile der gemachten Aufnahme.

eines Schutzdaches bedeutete nicht viel, denn die leichte Tropenkleidung trocknete an der Sonne in der kürzesten Zeit.

Abends war stets ein großer Theil des Stabes bei Mr. Larcher und seinem Stellvertreter zu Gaste, wie denn auch diese Herren fast täglich das Dejeuner der Officiers- oder Cadettenmesse theilten, während am Abende vor der Abfahrt Fregattenkapitän von Wachtel sie mit ihren Familien zu sich lud. Das Bedürfnis dieser von der ganzen Erde abgeschiedenen Leute, die nur viermal im Jahre Nachricht von den Begebenheiten der Welt erhalten, die Anwesenheit von Mitmenschen, mit denen sie ihre Muttersprache (französisch) sprechen konnten, möglichst zu diesem Zwecke auszunützen, ist begreiflich. Gepaart mit der natürlichen Höflichkeit des Franzosen, der Gastfreundschaft des weltbürgerlichen Seemannes (Mr. Larcher ist, wie bereits erwähnt, Mercantilcapitän) und der ausgezeichnetsten persönlichen Liebenswürdigkeit, musste es in den Besuchern der Insel die lebhafteste Sympathie erwecken. Einen sichtbaren Ausdruck fand diese in ungezählten Flaschen rother und weißer Ungarweine, sowie verschiedener Liqueure, besonders Maraschino, die ihren Weg als Geschenke in die von solchen Artikeln momentan ziemlich entblößten „Keller“ Diego Garcias fanden. Auch Tabak und Cigarren wurden gerne entgegengenommen.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, dass Commandant von Wachtel und der ganze Stab der Corvette in lobenswertem patriotischem Eifer ausschließlich heimische Erzeugnisse „eingekellert“ hatten und dies den Gästen gegenüber stets betonten, wie auch auf den Tischkarten immer Sorte und Firma ausdrücklich notiert war. So wurde neben der eigenen leiblichen Wohlfahrt auch noch erreicht, dass den edlen Producten des heimatlichen Bodens neue Gönner im Auslande gewonnen wurden, da sie ausnahmslos die wohlverdiente Anerkennung von allen jenen erhielten, die die Gastfreundschaft der Saida genossen.

Reise nach Mauritius. — Mann über Bord! — Als nach dreieinhalbtägigem Aufenthalte das erhältliche Brennmateriale, nämlich 41,75 m^3 Holz und 16 *t* Cocosnussschalen, sowie an Lebensmitteln lebende Schweine, Geflügel, frisches Gemüse und Obst eingeschifft, Tau- und Takelwerk in guten Stand gesetzt waren und die Taucher des Schiffes dessen Spikerhaut von den anhaftenden Gräsern und Muscheln befreit hatten, nahm S. M. Schiff Saïda am Morgen des 5. November Abschied von Diego Garcia. Zum Durchdampfen der Lagune, durch welche Mr. Larcher das Schiff lotste, wurde bereits das neue Brennmateriale, Cocosschale, verwendet. Deren Heizwert ist kein geringer, allein trotzdem sie, um das Durchfallen der Stücke zwischen den Roststäben zu verhüten, mit Kohle vermengt wurde, fand doch bedeutender Verlust dieser Art statt. Da außerdem das inzwischen nothwendig gewordene Destillieren von Trinkwasser, das in Diego Garcia nur eine wenig bedeutende Vermehrung erfahren hatte, einen Theil des vorhandenen Brennmateriales aufzehren musste, wurde die Maschine nach der kürzesten mit der Sicherheit des Schiffes verträglichen Frist abgestellt, obwohl außerhalb der Riffe, in der Einfahrt der Lagune, kaum ein Lufthauch den Seespiegel kräuselte. Bald jedoch griff der Südost-Passat, dem eine lange, todte See voraneilte, mit wachsender Stärke durch, so dass das Schiff nach kurzer Zeit 4—6 Knoten Fahrt machte. Im Maße des Fortschreitens gegen Süden wurde der Passat frischer und raumer,

so dass von Sonntag (9. November) an selten unter 7 Knoten geloggt wurden. Regen- und Windböen stellten sich häufig ein, doch weder überraschend noch in gefährlicher Stärke. So bot die günstige Fahrt nach Mauritius gar keine erwähnenswerten Vorfälle mit Ausnahme des einen, dass am 8. November ein Mann, mit dem Reinigen des Giggs beschäftigt, über Bord fiel, was dem Schiffscommandanten Gelegenheit gab, sich in seinem Berichte lobend über die Kaltblütigkeit und Umsicht des Wachofficiers, Linienschiffsfähnrichs A. Bachich auszusprechen, der das Schiff alsbald an den Wind brachte und beidrehte. Das rasch gestrichene Boot brachte den Mann, der inzwischen die Leine des Patentloggs, wie auch einen ihm zugeworfenen Rettungskranz mit darangestochener Schwerlothleine erfasst hatte, heil an Bord. Der brave Matrose schien sich zu schämen, dass seinetwegen das Schiff gezwungen ward, beizudrehen und ein Boot zu streichen; sein erster Act im Boote war, einen Riemen zu ergreifen, den er trotz aller Einsprache seitens des rechtmäßigen Bootsgasten bis zum Anbordkommen kräftigst bediente. Leider bewies er sich später des ihm bei dieser Gelegenheit allgemein entgegengebrachten freudigen Mitgefühles ob seiner Rettung nicht ganz würdig, da er während des Aufenthaltes S. M. Schiffes Saida in Buenos Aires ehr- und pflichtvergessen seinen Flaggeneid brach und desertierte.

Anblick von Mauritius. — Nach neuntägiger rascher Fahrt kamen in den Morgenstunden des 14. November die Mauritius im Norden vorgelagerten Inseln Serpent Island und Round Island in Sicht. Über den hohen Bergen von Mauritius selbst lagen schwere Regenwolken, die die Insel dem Blicke entzogen und erst gegen 7 Uhr morgens sich zu lichten begannen.

Die hier unter dem Einflusse des Landes flaue und unstete Brise im Vereine mit dem noch herrschenden todten Seegange und den Gezeitenströmungen, die zwischen Serpent Island und Mauritius, durch Canäle zwischen den verschiedenen Inseln, Klippen und Riffen gepresst, nach Angabe der Segelhandbücher 4—5 Knoten Geschwindigkeit erreichen, machten es räthlich, die Feuer unter den Kesseln anzünden zu lassen, was auch geschah. Während die Maschine langsam dampfklar wurde, setzte S. M. Schiff Saida seinen Weg unter Segel zwischen den wild und grotesk gestalteten Inseln Serpent- und Round Island, Flat Island und Gabriel Island fort, die Nordspitze der Insel Mauritius, das Cap Malheureux, backbord lassend, dessen frischgrünes Hügelland von den Strahlen der Vormittagssonne in goldigen Schimmer getaucht wurde, während darüber sich noch die schwarzen Regenwolken emporthürmten. Dann wurden die niedrigen Iles d'Ambre gesichtet, zwischen welchen 1744 der St. Géran strandete, ein Unglück, welches das Motiv zu dem berühmten Romane „Paul et Virginie" von J. H. Bernardin de St. Pierre gegeben hat. Gunners Quoin, französisch Coin de mire, wurde bereits unter Dampf passiert, und nun gestatteten die sich verziehenden Wolken den Anblick der Port Louis umgebenden malerischen Zackenberge, die stets neue, romantische Formen zeigten, als das Schiff seine Position änderte. Das Interesse Aller war ehrlich getheilt zwischen diesem fesselnden Schauspiele und dem Hafen von Port Louis, dessen Mastenwald über der niedrigen Ile aux Tonneliers sichtbar zu werden begann. Halb und halb hegte man die Hoffnung, S. M. Schiff Fasana

hier vor Anker zu finden, denn man wusste, dass es beiläufig um diese Zeit Mauritius zu besuchen hatte. Die Nachricht, dass dieses Kriegsschiff den Hafen schon vor mehreren Wochen verlassen habe, wurde S. M. Schiff Saida von dem Hafencapitän Mr. John Wilson gebracht, der persönlich das Schiff auf seinen Vertäuplatz lotste und verankerte, nachdem vorher der k. großbritannischen Flagge der Territorialsalut von einundzwanzig Schüssen geleistet worden war.

Capitel III.

Mauritius. Aufenthalt in Port Louis. — Nach Australien. — St. Paul.

Die Insel Mauritius. — Wenige Orte der Erde dürften auf so engem Raume eine solche Fülle des Interessanten bieten, wie Mauritius. Eine bewegte Vergangenheit in prähistorischer Zeit gab ihm seine pittoreske äußere Gestaltung durch säculäre und spontane Umwälzungen. Eine wechselnde Folge von Besitzsucht und Gleichgiltigkeit, von staatsmännischem Scharfblick und politischer Blindheit, von friedlichem Gedeihen und kriegerischen Blutthaten, von sprichwörtlicher Gesundheit und verheerenden Epidemien, von Jahren höchster Blüte und Jahren des Unglücks und tiefen Verfalles, theils verursacht durch Elementarereignisse, theils heraufbeschworen durch Menschenhand, gibt den Stoff zu den Annalen der Insel von der Zeit der Entdeckung an bis zum heutigen Tage; alle diese eben aufgezählten Geschehnisse erzeugen durch ihre Nachwirkung oder Fortdauer in dem Leben der Bevölkerung, sowohl in politischer als auch in privater Hinsicht, einen Zustand eigenthümlicher Anomalie, welcher seine Erklärung daher keineswegs allein in der bunten Mischung fast aller bekannten Menschenracen findet, von der die Insel bewohnt ist.

So findet der Besucher reichlichen Stoff zu anregenden Betrachtungen aller Art, sei es, dass individuelle Neigung seinen forschenden Blick auf die mannigfaltigen Erscheinungen aus dem Gebiete der Naturwissenschaften lenkt oder ihn zu einer Wanderung über culturhistorischen Boden zieht, sei es, dass er sein Interesse dem bunten Treiben der Menschen zuwendet, die um ihn leben und mit ihm in Berührung kommen.

Geologische Formation. — Der Hauptkörper der Insel Mauritius ist rein vulcanischer Natur. Seine reiche Erde ist das Verwitterungsproduct der Oberflächen mächtiger Lavaströme, deren Lauf man mitunter noch bis zu den Ruinen der als solche kaum mehr erkennbaren Krater zurückverfolgen kann. Die unterirdischen Feuerherde, denen Mauritius sein Entstehen verdankt, sind aber heute vollständig erloschen oder verdämmt, und kein Anzeichen lässt mehr auf ihre Activität in Gegenwart oder Zukunft schließen. Freilich behauptet ein alter Franzose, der sein Häuschen auf dem Grunde eines alten Kraters erbaut hat, er höre hie und da das Grollen und Donnern des Vulcanes auf der Insel Réunion (Bourbon); allein es scheint viel wahrscheinlicher, dass der alte Herr das Tosen der Brandung vernehme, umsomehr als es bekannt ist, dass die Insel von ungeheuer ausgedehnten, kettenartig

aneinander gereihten Höhlen durchzogen wird, die leicht als Schalleiter fungieren können, und deren akustische Wirkungen schon oft geheimnisvollen Verbindungen mit entfernten Schallerregern zugeschrieben worden sind. Ein eclatantes Beispiel hiefür ist die in vielen Kreisen der Bevölkerung verbreitete Ansicht, dass man in jener Schnur von gigantischen Lavablasen, welche sich von Point aux Caves bis zur Grande Rivière etwa vier Seemeilen weit hinzieht, zu manchen Zeiten die Klänge der Regimentsmusik auf Réunion vernehmen könne, da sich jene Reihe von Höhlen unter der See bis dorthin (dreihundert Seemeilen weit!) fortsetze.

Ausdehnung. — Gebirge. — Mauritius hat im Grundrisse eine unregelmäßige Form. Seine größte Länge ist in der beiläufigen Richtung Nord-Süd ungefähr 33 Seemeilen, die größte Breite, senkrecht darauf in etwa $^3/_5$ der Länge (von Nord gegen Süd gemessen), circa 20 Meilen. Die Mitte der Insel wird eingenommen von einem 550—600 *m* hohen Plateau, das von drei Gebirgsstöcken vulcanischer Natur umrahmt wird: Im Nordwesten der Hochfläche erheben sich die Berge von Port Louis, im Südwesten, verknüpft mit den eben genannten durch die Montaigne de Rempart und den isolierten Corps de Garde-Berg, die Montaignes de la Rivière Noire und de Savanne, endlich im Südosten die Gebirge im Rücken von Mahébourg, die Montaignes Créoles und du Bambou. Die Nordspitze der Insel ist ziemlich niedrig und flach, nur wenige Hügel ragen aus der reich cultivierten Ebene empor.

Das Plateau war ehemals mit Zuckerpflanzungen bedeckt und ist es zum Theile noch jetzt, während die Gebirge von nackten Basaltfelsen starren, was ihre barocken Formen um so krasser und deutlicher hervortreten lässt. Insbesondere sind es die Berge um Port Louis herum, deren kühn geschwungene Linien mit spitzigen Thürmen und kantigen Graten einen äußerst malerischen Anblick gewähren. Von der Seeseite aus gewahrt man da zwei, stellenweise drei Ketten, von denen immer die rückwärtige die vordere überragt. Die erste bildet linker Hand einen Hügel von der charakteristischen Form, die die Engländer stets mit „*Lion's Rump*" bezeichnen; daran schließt sich der Citadellhügel und rechts der steile Mount Port Louis mit der Signalstation. Während diese Kette plastisch hervortritt, erscheint die zweite in bläulichem Tone, flach, wie aus Pappe geschnitten. Sie zeigt einen wagrechten, scharfen Grat mit einem rechteckigen, tiefen Ausschnitt, wie das Fenster einer colossalen Ruine, der auch den Namen „The Window" führt, während die dritte Kette, oft in dräuende Wolkenmassen und Nebel gehüllt, die dann gleich Riesenwasserfällen in die Schluchten herabsteigen, in kühnen Spitzen emporragt, die durch phantastisch geformte Rücken an ihrer Basis verbunden zu sein scheinen. Da präsentieren sich von links nach rechts erst der kleine und der große Pieter Both (816 *m*), von merkwürdiger Ähnlichkeit, spitz wie gothische Thürme, mit einem steinernen Toppknopf, dann der Mount Pouce (808 *m*), welcher auffallend einem aufgestellten Daumen gleicht. Dann verlieren sich scheinbar diese Berge im Hochplateau von Moka, welches das Herz der Insel bildet und sich nach rechts zu gegen Vacoa ausbreitet, wo unvermittelt aus ihm der Mount Corps de Garde aufsteigt, ein konischer Berg mit einer angeklebten rechtwinkeligen Schulter. Hinter demselben erhebt sich, steil gegen die See abfallend, die Montaigne de Rempart, mit einer tiefen, wie von einem Riesenbeil eingehauenen Kluft am Gipfel, welche The Cleft genannt

wird. Mit ihr hängen zusammen die Trois Mamelles, eine sehr passend benannte Gruppe von drei spitzig-kegelförmigen Bergen, deren Ähnlichkeit mit einem Euter unverkennbar ist. Ganz im Hintergrunde erscheinen die Montaignes de la Rivière Noire im blauen Duft.

Flüsse. — Zahlreiche Flüsse bahnen sich von den Höhen herab ihren Weg zum Meere, mit kurzem Laufe, daher naturgemäß keiner irgend eine Bedeutung hat. Zur Zeit der Dürre sämmtlich wasserarm und fast trockenen Fußes zu durchschreiten, schwellen sie zur Regenzeit unglaublich an und füllen dann ihr tief eingerissenes Bett ganz aus. Einige von ihnen bilden herrliche Wasserfälle, von denen die Moka-Fälle, jene der Grande Rivière Sud-Est und die sogenannten Tamarind Falls in den Montaignes de la Rivière Noire die schönsten sind. Letztere stellen eigentlich eine Kette von Fällen dar, die sich bei Hochwasser zu einem mächtigen Wasserstrahle vereinen, und stürzen sich über 90 *m* (300′ engl.) tief in eine vollkommen unzugängliche Schlucht.

Die Küste. — Die Insel ist von einem Korallenriff umgeben, das nur an wenigen Orten, besonders an der Südküste, nahe an das Felsenufer herantritt, oft aber, wie im Südosten und Nordosten der Insel, der Küste um 4 bis 5 Meilen vorgelagert ist. Zahlreiche für Boote fahrbare Canäle durchschneiden das Riff, das nur an zwei Stellen gute Ankerplätze aufweist: den einen auch für die größten Schiffe praktikablen von Port Louis an der Westseite und den zweiten, Grand Port, im Südosten der Insel. Doch sind zu letzterem die Einfahrten sehr schmal und gewunden, und deshalb, sowie wegen ihrer stellenweise sehr geringen Wassertiefe, nur für kleinere Schiffe benützbar; er wird hauptsächlich von den landesüblichen Küstenfahrern mit Gaffelschooner-Takelage, von 30 bis etwa 200 Tonnen, frequentiert.

Inseln. — Mehrere kleine Inseln liegen in der Nähe der Hauptinsel, die meisten nördlich von der Nordspitze, auf 2—18 Seemeilen Distanz; in den dazwischen liegenden Canälen fließt der Gezeitenstrom mit großer Vehemenz, zuweilen bis zu 6, als Regel aber 3 Knoten laufend. Am meisten seewärts liegen Serpent- und Round Island, beide unbewohnt und nur mit Lebensgefahr zugänglich, letzteres aber von hohem Interesse für den Naturforscher, weil seine Fauna und Flora Arten aufweist, die theils auf Mauritius ganz fremd sind, theils wohl auf dieser Insel auch gefunden werden, auf Round Island aber bereits deutlich verändert sind; nur wenige Species sind ganz identisch. Diese Thatsache lässt verschiedene Erklärungen zu, thut aber zum mindesten dar, was für eine unübersteigliche Grenze ein verhältnismäßig schmaler, aber von heftigen Strömungen durchzogener Wasserarm für die Verbreitung der Arten ist; denn wäre nicht seit sehr langer Zeit das Gebiet von Round Island gänzlich von Mauritius abgeschlossen, so könnten keine weitergreifenden Umbildungen im Thier- und Pflanzenreiche erkennbar werden, da jeder Beginn einer solchen durch Einwanderung der noch normal geformten Species und Kreuzung alsbald verwischt werden müsste.

Näher an Mauritius liegt Flat Island, die Quarantainestation, mit einem Leuchtfeuer auf der Spitze, und Gabriel Island, auf welchem eine telegraphisch mit Port Louis verbundene Semaphorstation errichtet ist. Kaum zwei Meilen vom Lande entfernt liegt Gunners Quoin (Coin

de mire), ganz kahl und in seiner Form dem Korn eines Geschützes gleichend, während es, aus Nordosten gesehen, das Profil des Herzogs von Wellington zeigen soll.

Die ganze Westküste von Mauritius ist frei von Inseln bis auf Blakly Island am Eingange des Hafens von Port Louis, das 1871 während eines Wirbelsturmes aus einer Untiefe entstand, die sich aus dem Körper eines in alten Zeiten dort gesunkenen portugiesischen Schiffes gebildet haben soll, und Morne Island an der Südwestspitze. In der Baie Jacotet liegt eine kleine, dreieckige Insel, die insofern von historischem Interesse ist, als sie im Jahre 1809 von der englischen Fregatte Sirius, Captain Willoughby, erobert wurde, so dass sie die älteste englische Besitzung in diesen Gewässern darstellt.

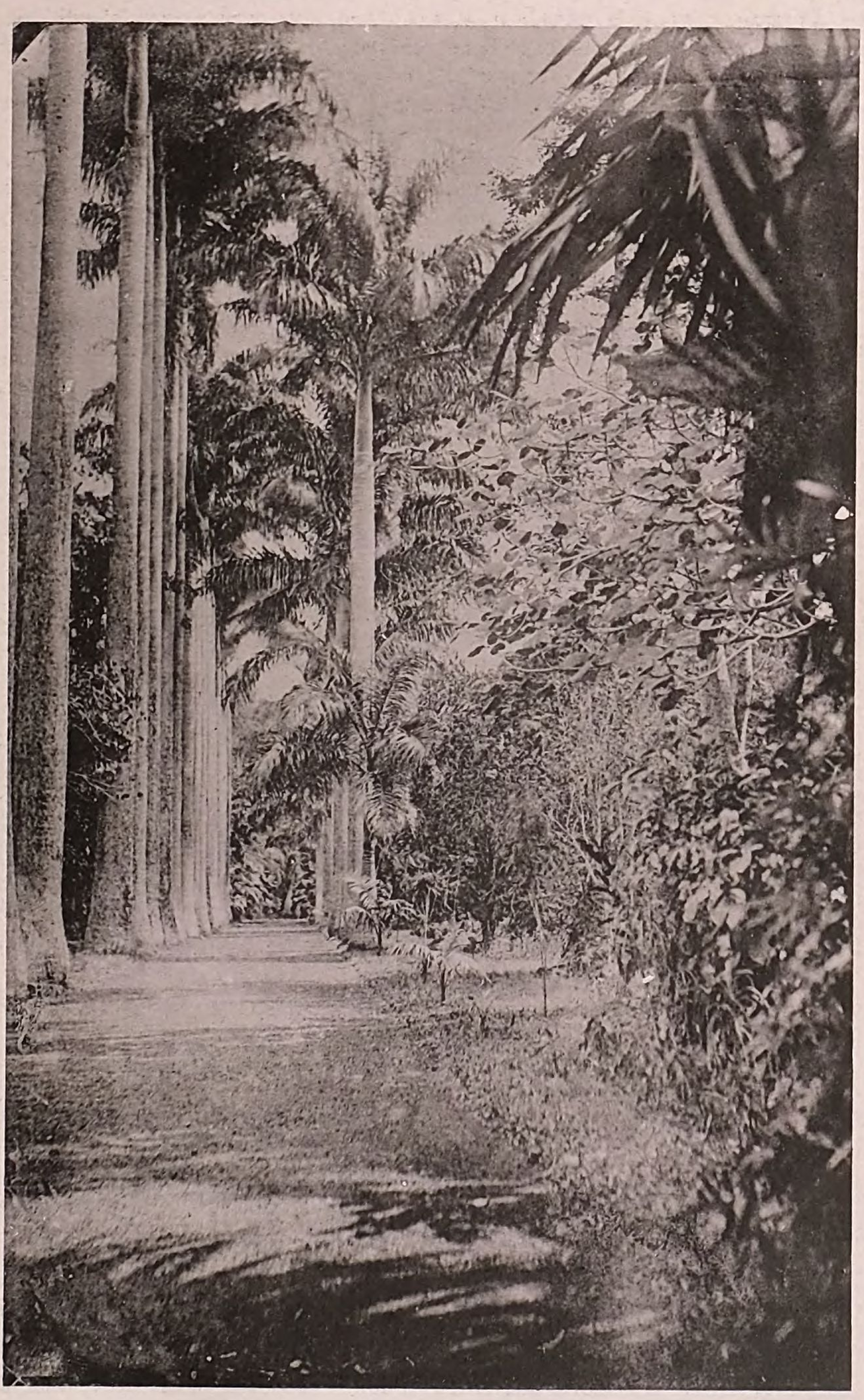
Vor Mahébourg liegt eine Anzahl von Inselchen, von denen die Ile de la Passe als der Schauplatz blutiger Gefechte zwischen Engländern und Franzosen und die Ile de Fouquet oder Fouquier bemerkenswert sind. Letztere trägt ein Leuchtfeuer.

Von den übrigen der Ostküste vorliegenden Inseln sind die bereits erwähnten Iles d'Ambre allein von Interesse.

Ortschaften und Eisenbahnen. — Zahlreiche Ortschaften, Etablissements und Gruppen von Villen sind über ganz Mauritius ausgestreut. An größeren Ansiedelungen sind jedoch nur drei vorhanden; die weitaus bedeutendste ist Port Louis mit 60 000[1]) Einwohnern, also beiläufig mit einem Sechstel der Gesammtbevölkerung von Mauritius, (378 000 zu Ende 1890). Ihr zunächst kommt Mahébourg, so benannt nach dem ehemaligen Gouverneur aus den Zeiten der französisch-ostindischen Compagnie, Mahé de la Bourdonnais; die dritte ist Pamplemousses. Hier befindet sich ein prachtvoller tropischer botanischer Garten, zugleich landwirthschaftliche Versuchsstation, sowie das Royal Alfred Observatory, dessen Leiter schon seit langen Jahren der berühmte Doyen der Meteorologen und Cyclonenforscher Charles Meldrum ist. Noch eine Sehenswürdigkeit befindet sich bei Pamplemousses, das angebliche Grab von Paul und Virginie, deren Körper in der naheliegenden Baie du Tombeau ans Land geschwemmt worden sein sollen.

Die Insel Mauritius wird von drei Eisenbahnlinien in einer Länge von 148 *km* durchzogen. Zwei Linien haben ihren Ausgangspunkt in Port Louis: die North Line und die Midland Line. Erstere durchläuft in weitem Bogen die Nordhälfte der Insel und endet an der Mündung der Grande Rivière SE., in der Mitte der Ostküste, wo sich ihrer Weiterführung die wilden Montaignes du Bambou entgegenstellen, über die kaum ein gangbarer Weg führt. Die Midland Line steigt rasch auf das Hochplateau, welches die Mitte der Insel bildet und führt dann ziemlich direct nach Mahébourg, eine Strecke, auf welcher stellenweise Steigungen von 1 : 30 bis 1 : 27 vorkommen, weshalb die Züge mit geringer Geschwindigkeit verkehren. Längs dieser Bahnstrecke und längs der von Rosehill abzweigenden, das Herz der Insel bis zur Montaigne Blanche durchquerenden dritten Eisenbahnlinie,

[1]) Nach Hübners und Hardtlebens statistischen Tabellen; nach anderen Quellen 66 000. Die erstere Angabe ist wahrscheinlicher.



Königspalmen im botanischen Garten zu Pamplemousses
(Mauritius).

des Moka Branch,[1]) häufen sich naturgemäß die Landsitze, Villen und Häuschen der Europäer, da das Plateau von dem in tieferliegenden Gegenden nie vollständig erlöschenden Fieber ganz verschont bleibt. So liegen hier Beau Basin, Rose Hill, Phoenix, Vacoa und Curepipe, lauter anmuthige Gruppen von Villen, letzteres auch die Station der Truppen, die man aus sanitären Rücksichten nicht in Port Louis garnisonieren lässt. Seinen komischen Namen soll es davon haben, dass seinerzeit die französischen Truppen, wenn sie von Mahébourg nach Port Louis oder umgekehrt marschierten, dort, so ziemlich in der Hälfte des Weges, Rast machten, um, wie es der Soldatenwitz auslegt, die „Pfeifen auszuräumen"!

Réduit. — Am Moka Branch der Eisenbahn, die im Rücken der Berge von Port Louis durch den schönsten District der Insel führt, liegt Réduit, die Residenz des Gouverneurs, und nahe dabei Moka, wo das (englische) High Life seine Landsitze hat.

Réduit wurde noch zur Zeit der Franzosenherrschaft erbaut, angeblich um im Kriegsfalle die Frauen und Kinder unterbringen zu können, weshalb es luxuriös eingerichtet und mit Wall und Graben umgeben wurde. Als der Bau fertiggestellt war, wurde er für Friedenszeiten dem Gouverneur als Wohnsitz eingeräumt. Zweimal wurde Réduit durch Orkane und Feuer zerstört, das zweitemal jedoch erst von den Engländern wieder aufgebaut, welche den Wall schleiften, den Graben ausfüllten und ein großes Territorium als Park dazufügten. Ein kleiner Theil davon ist *Bowling Green* und *Tennis Lawn*, der Rest jedoch ein im Naturzustande erhaltenes Überbleibsel des Waldes, der einst ganz Mauritius bedeckte, verschönt durch vielverschlungene, schattige Wege, einladende Ruheplätzchen, rieselnde Bächlein, die sich hie und da zu spiegelnden Wasserflächen ausbreiten — kurz ein tropischer Park in echt englischem Geschmacke. Bemerkenswert ist die darin befindliche Sammlung von reizenden Farnkräutern und herrlichen Orchideen, deren Anlage und Pflege dem ausgesprochenen Schönheitssinne der Gemalin des gegenwärtigen Gouverneurs, Lady Lees, zuzuschreiben ist.

Réduit ist der ständige Wohnsitz des Gouverneurs, der sich zur Erledigung seiner Geschäfte fast täglich nach Port Louis begeben muss, wohin man etwa fünf Viertelstunden zu Wagen fährt. Eine prächtige Straße, wie alle Straßen der Insel mit Basalt macadamisiert, glatt und ziemlich staubfrei, führt von Port Louis nach Réduit, das unter den alten hohen Bäumen des Parkes so versteckt liegt, dass man seiner erst dann gewahr wird, wenn der Wagen unmittelbar davor hält. Réduit ist einstöckig und aus Holz erbaut, wie alle Häuser auf Mauritius. Dieses Material wird dort für das zweckmäßigste gehalten, da eine elastische Holzconstruction den nur allzu häufigen Wirbelstürmen besser widerstehen soll als ein Ziegel- oder Steinbau, der sogleich einstürzt und alles unter seinen Trümmern begräbt. Auch ist der Stein, welcher in Mauritius gebrochen wird, nur poröse Lava, die das Regenwasser durchlässt, sich damit ansaugt und daher stets feucht ist.

In den Empfangsräumen des Gouverneurs vermisst man, kaum mit Bedauern, den seiner Stellung entsprechenden Pomp. Die schönste Zierde der

[1]) Zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes Saida war das diese Zweiglinie mit der North Line verbindende Stück Bahn Montaigne Blanche-Rivière Seche bereits im Bau, und dürfte gegenwärtig gewiss vollendet sein.

Zimmer wie der Tafel sind geschmackvolle Pflanzenarrangements (die übrigens in keinem Hause fehlen), hauptsächlich aus den auf Mauritius in vielen Arten vorkommenden, wunderzierlichen Farnkräutern und aus Orchideen, für deren Pflege fast jeder Garten seine *Fernery* und sein *Orchid house* besitzt. Doch sind auch alle anderen Kinder Floras auf Mauritius heimisch, da der Winter dieses prächtigen Klimas alle Blüten der subtropischen Zone hervorbringt, während der Sommer die ganze, in den buntesten Farben leuchtende, herrlich duftende Blumenfülle der heißen Zone sich entfalten lässt und alle tropischen Früchte zur Reife bringt.

Politische Eintheilung der Insel. — Die Insel zerfällt in neun politische Bezirke: Port Louis mit seiner Umgebung bildet den wichtigsten; daran schließt sich der District von Pamplemousses, welcher die Nordspitze der Insel einnimmt und die reichsten Zuckerculturen, die meisten Fabriken und Brennereien hat. Darauf folgen längs der Ostküste die Districte Rivière du Rempart und Flacq, welcher Theil der Insel zuerst von den Niederländern colonisiert wurde und sich noch heute durch seine Blumengärten auszeichnet, endlich Mahébourg mit dem gleichnamigen Städtchen.

Diesem zunächst liegt der District Savanne, die Südwestspitze der Insel einnehmend, zum größten Theil ein wildes Bergland, zum anderen Theile Hochebene, wenig cultiviert, der Hauptaufenthaltsort der seinerzeit von den Portugiesen importierten Hirsche, von denen man dort Rudel von 300—400 Stück antreffen kann. Die Küstenstrecke zwischen Savanne und Port Louis bildet den District Rivière Noire (Black River), während der Mitteltheil der Insel sich aus zwei weiteren Districten zusammensetzt: Moka, der landschaftlich schönste Theil der Insel und auch reich cultiviert, nimmt den Norden davon ein; in der südlichen Hälfte, Plaines Wilhelms, liegen die meisten der früher genannten Villenorte, sowie zahlreiche Plantagen und Zuckermühlen. Die höchste Partie dieses Districtes zeigt eine ausgedehnte muldenförmige Einsenkung, die sich zur Regenzeit ganz mit Wasser füllt, zur Zeit der Dürre aber eine Reihe von Miniaturseen enthält, die durch schmale Wasseradern untereinander verbunden sind. Dies ist die Mare de Vacoa, aus der nicht nur zwei Flüsschen entspringen, sondern auch mittelst einer Wasserleitung alle Häuser des Districtes gegen billiges Entgelt reichlich mit Nutz- und Trinkwasser versehen werden.

Fremdartige Flora. — Dieser Theil der Insel bietet auch den fremdartigsten Anblick. In den anderen Gegenden herrschen Zuckerrohrfelder, deren Anblick dem unserer Maisfelder ähnelt, oder dunkle, dichte Laubbäume vor, und nur hie und da zieht eine Palme oder ein Bambusdickicht das Auge durch die ungewohnte Form auf sich. Im Südwesttheile des Districtes Plaines Wilhelms und dem angrenzenden von Savanne besteht die Vegetation dagegen hauptsächlich aus Aloen mit gigantischen Blütenquirlen, Vacoapalmen (*Pandanus utilis*), welche aussehen wie knorrige Armleuchter, die auf jedem Arme ein Büschel Yuccablätter tragen, und Traveller's Trees (*Ravenala Madagascariensis*) mit einem einzigen Riesenfächer von Blättern, deren Form ähnlich jener der Bananenblätter ist, nur wendet jedes Blatt seine Fläche nach oben und innen gegen die Mittellinie des Fächers, so dass es eine Rinne zum Auffangen des Regenwassers bildet, welches so in den langen Blattstiel gelangt, der verbreitert und zu einer Röhre zusammen-

gerollt ist; hier sammelt sich das Wasser in dem Hohlraume, der zwischen den gut doppelt handbreiten unteren Theilen der Stiele bleibt, die mit äußerst zarten Rändern wasserdicht aneinander schließen. Wenn man eines dieser Reservoirs ansticht, so läuft der Vorrath wie ein Brünnlein heraus, klares, wenn auch warmes Wasser, oft gar nicht wenig. Interesse erwecken auch die eleganten baumartigen Farne (*Cyathea excelsa*), welche bis zu 4 *m* hoch werden. Man kann sich beim Anblicke dieser graziösen Pflanzen des Gedankens nicht erwehren, dass sie vergessene Überreste einer längst verschwundenen Vegetation seien, die keinen Platz mehr unter der heutigen Pflanzenwelt finden.

Die Brüder Anthelme. — Etwa ein Viertel des Districtes Plaines Wilhelms, sowie Theile von Savanne und Moka bilden einen der ausgedehntesten, wenn nicht den größten Grundbesitz auf Mauritius. Eigenthümer sind die Herren Anthelme, ein greises Brüderpaar, die unter der französischen Gesellschaft von Mauritius vermöge ihres biederen Charakters und ihres Reichthums eine tonangebende Rolle spielen. Die Stäbe der k. und k. Kriegsschiffe, welche Mauritius besucht haben, sind diesen beiden Herren sämmtlich zu großem Danke verpflichtet, da sie es sich nicht nehmen lassen, jedesmal die weitgehendste Gastfreundschaft zu üben, Jagdpartien und Ausflüge nach allen sehenswerten Punkten und Anlagen arrangieren und in ihrer sympathischen Weise jeder Frage aufrichtig und gerne Antwort stehen. Die Personen des Stabes S. M. Schiff Saida bedauerten nachträglich sehr, die Bekanntschaft dieser beiden Herren erst in den letzten Tagen ihres Aufenthaltes gemacht zu haben, nachdem sie nämlich einen Einblick in die Verhältnisse gewonnen hatten und einsahen, dass das augenscheinliche Widerstreben ihrer englischen Bekannten sie mit den Herren Anthelme, dem Centrum französischer Kreise, in Berührung zu bringen, nur in nationaler Antagonie seinen Grund hatte, Vorurtheile, über die sich hinwegzusetzen sie als Fremde ebenso sehr das Recht wie die Pflicht hatten.

Die Stadt Port Louis. — Die Stadt Port Louis liegt eingebettet zwischen den eingangs beschriebenen malerischen Bergen und dem Ufer einer mehr weniger halbkreisförmigen Bai und hat daher im Grundrisse eine ziemlich langgestreckte Form. In ihrem Rücken erhebt sich als erstes Glied der Reihe von Bergen ein mäßiger Hügel, den eine Citadelle, das Fort Adelaide, krönt. Die Schlünde seiner alten glatten Kanonen öffnen sich aber nur mehr im Dienst internationaler Etiquette oder aus Anlass nationaler Freudenfeste. Am Fuße des rechten Seitenabhanges des Citadellhügels liegen die Champs de Mars, ein ausgebreiteter, ovaler, auf einer Schmalseite offener Kessel mit ebenem Boden, der für den Rennsport und für Volksfestlichkeiten reserviert ist.

Die Straßen der Stadt schneiden sich unter rechten Winkeln; sie sind breit und mit Lavaplatten gepflastert, doch wird ihre Gangbarkeit dadurch sehr beeinträchtigt, dass das Spülwasser aller Häuser nicht durch gedeckte Canäle, sondern in offenen, flachen Rinnen in der Mitte des Fahrdammes geleitet wird, so dass man bei jeder Straßenkreuzung über einen oft zwei Meter breiten ekeligen Strom voltigieren muss. Die gesundheitsschädliche Einwirkung dieser Einrichtung wurde schon vor mehr als einem Vierteljahrhundert klar erkannt; trotzdem hält man heute noch mit bemerkenswerter Starrköpfigkeit daran fest.

Des Abends werden die Straßen spärlich durch Petroleumlampen beleuchtet, welche auf den ehemaligen Gascandelabern installiert sind; die Gasgesellschaft musste nämlich ihre Zahlungen einstellen und gieng zugrunde, was erklärlich wird, wenn man die enormen Kohlenpreise (51 *sh* pro Tonne) in Betracht zieht.

Die Häuser bestehen mit sehr wenigen Ausnahmen aus Holz und sind stillos, ohne jede Rücksicht auf Schönheit erbaut, im Inneren winkelig und schmutzig, mit steilen leiterartigen, hölzernen Stiegen, die oft an eine freie Wand des Hauses von außen angeklebt sind.

Kaufläden im europäischen Sinne des Wortes gibt es nicht; doch befindet sich fast in jedem Hause ein *Chinaman's Shop*, worin man alles Mögliche kaufen kann, gewöhnlich ein finsteres Loch, dessen Fenster und Thüre mit rothem Papier überklebt sind, und dem ein unqualificierbarer Duft entströmt, der kaum mehr einen Schluss auf die einzelnen an seiner Entstehung betheiligten Artikel gestattet. Dass die Chinesen allein den ganzen Kleinhandel in Händen haben, ist sehr erklärlich, wenn man weiß, dass diese frugalen Menschen sich mit geringem Gewinn begnügen, ihre Läden erst spät nach Mitternacht schließen und bereits mit Tagesanbruch wieder öffnen, während die wenigen Créolen, welche Läden halten, unverschämte Preise machen, dafür aber bei Sonnenuntergang ihr Geschäft schließen und vor 9 Uhr früh nicht aus den Federn kriechen.

Artikel, die „*John Chinaman*“ nicht hält, wie feinere Glaswaren, Mode- und Schnittwaren, europäische Luxusartikel etc. werden von einigen Importhäusern schiffsladungsweise bestellt oder in Commission genommen. Die Ankunft einer solchen Schiffsladung wird sowohl in den Zeitungen als auch durch eine Anzahl von Placaten und Zuschriften zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Im ganzen macht die Stadt eigentlich auf den Beschauer einen ungünstigen Eindruck, der nur dort etwas gemildert wird, wo die Straßen mit schattigen Baumreihen bepflanzt, oder wo öffentliche Gärten angelegt sind, die von natürlichem Geschmack zeugen und gut gehalten werden.

Auffallend ist die große Menge von Apotheken, die in Zusammenhang mit dem Umstande, dass von zehn Passanten immer neun in Trauer gekleidet sind, geeignet ist, ein entsprechendes Licht auf die Gesundheitszustände der Stadt zu werfen.

Die Zahl der öffentlichen Gebäude ist gering. An deren Spitze steht das Gouvernementspalais, das theilweise aus Stein erbaut ist und sich durch etwas besseren Stil auszeichnet. Dafür ist das ganz in dessen Nähe befindliche Theater ein um so geschmackloserer, dunkelgrau angestrichener Bau mit unproportionierten hölzernen Säulen. Es wird durchschnittlich einmal im Jahre von Dilettanten benützt; reguläre Theatergesellschaften kommen fast nie nach Mauritius, und wenn es je geschieht, so ist deren Qualität eine herzlich schlechte.

Die Menge von Religionen und Confessionen, welche unter der Bewohnerschaft vertreten sind, macht auch eine relativ große Anzahl von religiösen Zwecken dienenden Gebäuden nothwendig. So bestehen fünf katholische Kirchen und Kapellen (darunter der Dom, wohl mehr aus Cyclonenfurcht und Festigkeitsrücksichten, denn aus Vorliebe für Schönheit aus einem alten Pulvermagazin hergestellt), vier protestantische Kirchen verschiedener Confession,

eine schöne, reichgeschmückte Moschee für die Bekenner der Lehre Mohammeds und mehrere indische und chinesische Tempel und Pagoden.

Von den Schulen ist als Gebäude nur das Royal College bemerkenswert, in dem auch ein kleines, in traurigster Unordnung befindliches Museum untergebracht ist, das unter anderen Umständen recht interessant sein könnte.

Von Bauten, die militärischen Zwecken dienen, sind die „Line Barracks“ als ein ausgedehntes Viereck von niedrigen Baracken hervorzuheben, welche zwei Regimentern Unterkunft zu gewähren vermöchten, wegen ihrer ungesunden Lage jedoch seit dreißig Jahren nur eine Halbcompagnie beherbergen, die in Port Louis den Garnisonsdienst versieht. Der Rest der Gebäude ist der Polizeidirection zur Kasernierung der *Policemen* (welche, beiläufig gesagt, meist Creolen sind und als Polizisten einen ziemlich guten Ruf haben) vermiethet, oder steht als Magazin für militärische Vorräthe und Kaufmannsgüter in Verwendung.

Gast- und Kaffeehäuser existieren englischer Sitte gemäß nicht. Die wenigen Hotels haben einen *Bar Room* und bescheidene Vorkehrungen, um den Reisenden eine Mahlzeit darbieten zu können. Mit angelsächsischer Consequenz thut die Colonialregierung nichts, um Restaurationen oder Kaffeehäusern eine Existenz zu ermöglichen, die in anderen englischen Colonien von der Volkssitte nicht für nothwendig gehalten werden, hier aber dem, französischen Gebräuchen treu gebliebenen Theile der Bewohner willkommen wären. Im Gegentheile, das Ausschänken von „*Spirits*“ wird schwer besteuert und das Billardspiel muss in Mauritius geradezu für ein möglichst zu beschränkendes sociales Übel gehalten werden, denn jedes in einem Clublocale aufgestellte Billard zahlt 700, jedes in einem öffentlichen Bar Room stehende sogar 1200 (!) Rupien jährlich an Steuer.

Port Louis besitzt nicht weniger als 11 Tagesblätter, von denen zwei getheilt in französischer und englischer, die übrigen nur in französischer Sprache erscheinen. Woher diese ihren Inhalt nehmen, vermag man kaum zu begreifen, da ja Mauritius über kein Telegraphenkabel verfügt[1]) und nur zweimal im Monate eine „*Mail*“ erhält. So muss natürlich kleinliche Eifersüchtelei zwischen den einzelnen Blättern die eine Hälfte der Spalten ausfüllen, wenn nicht eben Mail Day war, und die andere Hälfte bringt beständig die hochwichtigen inneren Ereignisse der Colonie und den nicht minder wichtigen Klatsch. Jede Heirat, jede Taufe, jeder Taschendiebstahl bilden willkommenen und breit ausgesponnenen Stoff — und bleibt trotzdem leerer Raum, so sind die Zuckerpreise stets interessant genug, um durch Erörterungen über ihre Vergangenheit oder muthmaßliche Zukunft den Bedarf an „Zeilen“ zu decken.

Da die Straßen, wie oben erwähnt, nicht recht gangbar sind, so spielt sich der übrigens ziemlich geringe Verkehr meistens zu Wagen ab. Diese sind von zweierlei Art; entweder nach europäischer Art gebaute Ein- oder Zweispänner, oder sogenannte „*Carrioles*“, zweirädrige, auf ganz gefühllosen Federn sitzende Karren, welche so schmal sind, dass nur eine Person im Fond und der Kutscher auf dem Vordersitze Platz haben, beide vor Sonnenschein oder Regen geschützt durch ein Zeltdach, ähnlich dem der Gondeln. Die Pferde sind zumeist australische Ponys, da alle anderen Racen durch

[1]) Während des Druckes verlautete die Nachricht von der am 2. November 1893 beendeten Legung eines Kabels von Mauritius nach den Seychellen.

den Einfluss des Klimas und der den Thieren sehr schädlichen Basaltstraßen in einem, höchstens zwei Jahren zugrunde gehen und eventuelle Nachkommenschaft sich den klimatischen Verhältnissen nicht anpasst, sondern sehr schnell degeneriert. Für die Wagen bestehen, wie überall, wo England seine ordnende Hand walten lässt, bestimmte mäßige Tarife, welche die Kutscher nie zu überschreiten versuchen.

Eine musterhafte Anlage ist der hauptsächlich dem Verkaufe von Lebensmitteln dienende Markt, auf dem jedermann gegen Lösung einer Licenz (30 Rupien jährlich) einen Standplatz erwerben kann. Der ausgedehnte Raum ist von einem hohen eisernen Gitter mit Thoren umschlossen und von regelrechten Straßen durchzogen. Die Plätze sind den Verkäufern je nach ihrer Ware zugetheilt, so dass man in dieser Straße nur Brot, dort nur Fische, hier Wildpret und Fleisch, da Cerealien, da die Gewürze, dort wieder die Gemüse und Blumen zum Aufputz der Tafel erhält, alles nett arrangiert, besonders auf dem Fischmarkt, wo jedem Verkäufer ein steinerner, stets mit Wasser überrieselter Verkaufstisch angewiesen ist. Auch hier wird der größte Theil des Handels von Chinesen betrieben; jenen mit den prächtigen, in allen Regenbogenfarben prangenden Fischen führen die Fischer selbst, meistens von der Küste des Rothen Meeres eingewanderte Araber, während Gartenproducte von Indiern feilgehalten werden.

Da alle diese Racen und Nationen im wohlverdienten Rufe der Zungenfertigkeit stehen, so geht das Feilschen nicht ohne einen bedeutenden Aufwand an Stimmitteln ab, zu dem auch die Eigner der benachbarten Stände ihr Scherflein beizutragen beflissen sind.

Ein großer Stein des Anstoßes für den Fremden ist das Kleingeld. Die gesetzliche Münze ist die Rupie zu hundert Cents oder Centimes. Doch sind auch Shillings und Francs gangbar, und gewisse Artikel werden nach einer verschollenen französischen Münzgattung (à 3 Sous = 3 Kreuzer) bewertet, so dass die Verkäufer stets in der Lage sind, bei der Umrechnung in Cents und Rupien sich ein nettes Profitchen herauszuschlagen. So wird ein Schilling stets nur für eine halbe Rupie in Zahlung genommen, und ein Franc womöglich für einen Schilling gegeben. Das Papiergeld (speciell mauritianisch und auf Rupien lautend) wird zum vollen Werte angenommen, ist aber unsäglich zerrissen, schmutzig und unappetitlich.

Der Hafen ist, wie früher einmal erwähnt, eine ungefähr halbkreisförmige Bai mit gutem Ankergrund. Von ihr ist jedoch nur ein schmaler, etwa radial laufender, durch kleine Bojen bezeichneter Canal für größere Schiffe benützbar, welche sich an dessen Seiten in der Längsrichtung zu dreien und vieren, Bord an Bord vierkant vertäuen müssen, damit eine Straße für Ein- und Auslaufende frei bleibe.

Ein strenges Hafenreglement schreibt genau die Art der Vertäuung für die verschiedenen Jahreszeiten (je nach der wahrscheinlichen Frequenz und Stärke der Drehstürme) vor. Die Schiffe haben mit dem Buge nach Osten (landwärts) zu liegen und zwischen December und April mit je vier schweren Ankern vertäut zu werden. Diese Vertäuung stellt zum Theile das Hafenamt bei, das auch die Anker mit Lichterbooten legt und lichtet, da einer oder der andere davon schon in zu seichtes Wasser zu liegen kömmt. In der übrigen Zeit des Jahres genügt ein Buganker vorne und eine Kette an einer Hafenboje oder einem anderen Anker achter.

Die Hafeneinfahrt ist von zwei Forts bewacht, Fort George und Fort William, die aber durchaus den Eindruck der Friedfertigkeit machen. Sie stammen, wie alle Befestigungen der Insel, aus den Zeiten der Franzosen und bildeten Glieder eines fortificatorischen Gürtels, der mit einer für die damaligen Zeiten sehr bedeutenden Stärke die ganze Meeresküste umschloss. Fort William ist gegenwärtig vollständig verlassen. Ihm gegenüber, auf der die Nordseite des Hafens zum großen Theile einnehmenden Ile aux Tonneliers, liegt das Fort George, ursprünglich als bastioniertes Fünfeck erbaut, in neuerer Zeit in ein Erdwerk umgewandelt und durch einen Damm mit dem festen Lande von Mauritius verbunden. Der hiedurch abgeschnittene linke Theil der Bai ist so seicht, dass er bei Niedrigwasser zum größten Theile trocken liegt und verursacht, dass die im Fort bequartierte Artilleriemannschaft viel vom Fieber zu leiden hat.

Der Winkel zwischen der Südseite des Dammes und dem Lande, also die linke Ecke des eigentlichen Hafens, heißt nach dem dort mündenden Fanfaronflusse das Trou Fanfaron. Hier sind stets zwei Bagger damit beschäftigt, es für kleinere Fahrzeuge genügend tief zu erhalten und die Zufahrt zu den dort liegenden Docks auszutiefen, während merkwürdigerweise der Boden des Haupthafens sich jährlich um ein Geringes senkt, so dass er jetzt schon um 3—4 Fuss tiefer ist als vor hundert Jahren. Arbeiten sind im Zuge, um das Trou Fanfaron auf 18—24′ (5·5—7·3 *m*) auszubaggern.

Vom Trou Fanfaron an ist, soweit die Stadt reicht, der Hafen mit hölzernen, theilweise sogar mit steinernen Quais eingefasst. An ihnen steht das Zoll- und Hafenamt, sowie eine Anzahl von städtischen und Privat-Lagerhäusern, letztere in erster Linie der „Compagnie des Messageries maritimes“ gehörig. Ganz in der Nähe des Hafens befindet sich der Bahnhof, und die Trace der North Line führt offen über den steinernen Quai.

Der Verkehr in dem Hafen ist ziemlich lebhaft und wird durch zahlreiche, numerierte, giggartige Boote unterhalten, für welche Tarife normiert sind. Da jedoch die Concurrenz eine sehr große ist, fährt man meist billiger als der Tarif festsetzt.

Geschichte der Insel. — Die Insel Mauritius wurde 1505 von dem portugiesischen Seefahrer Dom Pedro de Mascarenhas entdeckt und Cerne genannt, da der Mann vermeinte, die Cerna Aethiopia des Plinius vor sich zu haben. Von der Ansicht ausgehend, dass die Handelsstraße um das Cap der übrigen seefahrenden Welt immer ein Geheimnis bleiben werde, ließen die Portugiesen die Colonisation der neuentdeckten Inseln (auch Réunion war von Dom Pedro entdeckt und mit seinem eigenen Namen benannt worden) sich gar nicht angelegen sein. Sie setzten Ziegen, Hirsche, Schweine und Affen darauf aus und überließen es der gütigen Natur, für deren Vermehrung zu sorgen, was sie auch vollbrachte. Von diesen Thieren stammen die Herden von Rothwild, sowie die gelegentlich vorkommenden verwilderten Schweine ab, die ganz das Aussehen und die Gefährlichkeit der Wildsau angenommen haben und *Cochons Marrons* genannt werden.

Fast ein Jahrhundert lang blieb Cerne eine portugiesische Station auf dem Wege nach Indien, bis die Überreste einer am Cap im Sturm zerstreuten

holländischen Flotte, die unter Admiral van Neck und Viceadmiral Wybrand von Waerwyck gestanden hatte, 1598 die Insel sichteten, ihren Anblick mit Freuden begrüßend, da ihr blühendes Aussehen den arg mitgenommenen holländischen Mannschaften Erholung versprach. Da sich keinerlei Ansiedelung und als Spuren menschlicher Anwesenheit überhaupt nur einige Bestandtheile eines Wracks auf der Insel vorfanden, nahm der holländische Viceadmiral, der von dem Geschwaderchef getrennt worden war, Besitz von ihr, und nannte sie nach dem Statthalter Grafen Moriz von Oranien-Nassau, Mauritius. Den Hafen, in dem seine Schiffe Schutz gefunden hatten, nannte der Admiral nach sich selbst Waerwick-Hafen (heutiges Mahébourg?); an dessen Küste stellte er eine Tafel mit dem Wappen der Niederlande auf. Seine Escadre ließ jedoch begreiflicher Weise keine Ansiedler zurück, sondern gieng in See, nachdem die Holländer noch verschiedene Sämereien gesäet und gepflanzt hatten. Im folgenden Jahr besuchte der Admiral wieder Mauritius, um seine Anpflanzungen prosperierend zu finden.

Wann die Holländer den ersten Versuch der Colonisierung machten, ist unbestimmt. 1613 wurde Mauritius ein Hauptquartier der Piraten, die den Indischen Ocean unsicher machten, was die Holländer endlich veranlasste, ihr Augenmerk auf die bisher vernachlässigte Insel zu richten. Doch kam das Jahr 1644 heran, bevor sich vlämische Ansiedler in dem heutigen Districte Flacq niederließen. Bald machte sich Mangel an Arbeitskräften fühlbar. Da geschah ein grober Missgriff, der sich später an zwei Nationen bitter rächen und die beiden Inseln, deren Schauplatz er gewesen, an den Rand des Verderbens bringen sollte: Die junge Colonie wandte sich an den französischen Gouverneur von Madagaskar, Pronis, um Leute. Dieser entsprach bereitwilligst dem Ansuchen. Ein Stamm der Howa, eines stolzen und kriegerischen Bergvolkes, hatte sich ihm eben unterworfen, und froh, diese unruhigen Nachbarn los zu werden, ließ er sie verrätherischer Weise aufgreifen, fesseln und als Sclaven nach Mauritius verkaufen. Ihm selber erwuchs nichts Gutes aus dieser That; er kam in dem Aufstande um, den sein Verrath verursachte, und dies war der Beginn zu dem durch mehr als 200 Jahre fast ohne Unterbrechung bis aufs Messer geführten Krieg der Madagassen gegen die verhasste Fremdherrschaft.

Auch Mauritius sollte keinen Segen davon haben. Die rohe Behandlung der Pflanzer trieb die ohnehin erbitterten Howa zum Äußersten. Zu Hunderten entflohen die misshandelten Sclaven ihren Herren und flüchteten in die unwegsamen Berge, die den südöstlichen und südwestlichen Theil der Insel einnehmen; bald wurden sie den Colonisten durch ihre kühnen Raubzüge furchtbar, bei denen kein Erbarmen geübt wurde. Mordend, sengend und brennend zerstörten die Maroons (so wurden die entlaufenen Sclaven genannt), was mühsame Arbeit in Jahren geschaffen; und stets zogen sie neue Verstärkungen an sich, so dass die Colonie endlich aufgegeben werden musste. Da nun aber die Maroons ihre Lebensweise nicht änderten und die Mannschaften von Schiffen mordeten, die hinkamen, um Wasser und Lebensmittel einzunehmen, beschloss die holländisch-ostindische Compagnie neuerdings den Besitz der Insel zu behaupten. Schon nach wenigen Jahren jedoch fand die Compagnie, dass sie ihre Colonie auch mit großen Opfern an Geld und Menschenleben nicht genügend schützen könne, und verließ im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts Mauritius vollständig.

Den Franzosen, die inzwischen auf Bourbon, dem nachmaligen Réunion, eine Niederlassung gegründet hatten, konnte dies nicht lange geheim bleiben. Im Jahre 1721 entsendete der Gouverneur De Beauvilliers den Capitän des Schiffes CHASSEUR, M. Dufresne, zur Besitzergreifung nach Mauritius, das bei dieser Gelegenheit den Namen Isle de France erhielt. Die französisch-ostindische Compagnie bewarb sich sofort um deren Besitz und erhielt ihn auch zugesichert. Eine kleine Colonie entstand wieder am Orte der ehemaligen holländischen Ansiedelung, dem heutigen Mahébourg, doch nur als Dependenz von Bourbon, was die Ursache war, dass die Entwicklung der Insel nicht sehr rasch von statten gieng. Auch das Unwesen der Maroons dauerte fort, da die schwachen und in ihrer Machtsphäre eingeengten Vicegouverneure ihm nicht kräftig genug entgegentreten konnten. Da die Gesellschaft aber zu jenem Zeitpunkte die Wichtigkeit eines Platzes wie Isle de France erkannte, wurde Admiral Mahé 1734 zum Gouverneur mit unbeschränkter Vollmacht ernannt.

Mahé war ein Mann von ausgezeichnetem Verstande und Charakter, scharfblickend und thatkräftig, gerecht und gütig. Sein Andenken lebt noch heute in unzähligen Stiftungen fort, die zum Theile seinen Namen tragen; seine Statue in Bronze ist das erste, was dem Fremden ins Auge fällt, wenn er in Port Louis aus dem Boote steigt — sein schönstes Monument aber ist das warme Angedenken, das ihm das ganze Volk bis zum heutigen Tage bewahrt. Die französisch-ostindische Compagnie hätte keine bessere Wahl treffen können.

Sein erstes Werk war, vom Könige die Verlegung des gemeinschaftlichen Gouvernements von Bourbon nach der seinem Scharfblick bedeutend mehr versprechenden Isle de France zu erlangen. So wurde den bisher gepflogenen Eifersüchteleien zwischen den Verwaltungen der beiden Inseln ein Riegel vorgeschoben. Er gründete die nunmehrige Hauptstadt Port Louis, da er sah, wie unzulänglich der enge, durch eine Barre gesperrte Grand Port sei, an dem die bisherige Ansiedlung gelegen war. Er war bemüht, eine mächtige, an Hilfsquellen reiche Flottenstation aus der Isle de France zu machen; er errichtete Werkstätten und Stapel, und bald danach durchfurchte der Kiel des ersten dort gebauten Schiffes die Meeresfluten. Wie richtig die Einsicht des großen Mannes gehandelt hatte, erwies sich in den Seekriegen am Anfange dieses Jahrhunderts, in denen der Besitz einer so wohl ausgerüsteten Marinestation allein es den französischen Flotten ermöglichte, im Indischen Ocean so lange die übermächtigen englischen Geschwader in Schach zu halten.

Aber nicht nur für den Krieg rüstete Mahé sein Ländchen, nicht minder eifrig arbeitete er an den Werken des Friedens. Er baute Straßen, schlug Brücken, gründete Schulen (worunter auch die Académie, das heutige Royal College) und, was wichtiger als alles andere für das Gedeihen der Colonie war, er hob oder vielmehr schuf die Landwirtschaft. Mit kundigem Auge erkannte er in dem Zuckerrohre die zur gewinnbringenden Bebauung des Bodens geeignetste Pflanze und betrieb eifrigst dessen Anbau, so den Grund legend zur späteren Blüte der Colonie, die einst den sechsten Theil des Zuckerbedarfes der ganzen Erde decken konnte. Er gründete den botanischen Garten von Pamplemousses als Versuchsstation, und bald zeigte es sich, dass auch Kaffee und Gewürze, Baumwolle und Indigo in dem schweren, rothen, aus verwittertem vulcanischem Gesteine gebildeten Boden wohl gediehen, besonders die beiden letzteren, für deren Producte der Gouverneur

dem sich rasch entwickelnden Handel seiner Insel Märkte in Surat, Moka, Ormuz und auch in Europa eröffnete. Mahé war mangels eines Anderen sein eigener Ingenieur und Architekt, und man muss nicht nur über diese seine Vielseitigkeit, sondern auch über die ungeheuere Menge von Arbeiten staunen, die er gleichzeitig unternahm und unter seiner eigenen Leitung durchführte. Er baute Brücken, Straßen, Zuckermühlen, Kriegsschiffe und Aquäducte; er legte Städte an, beförderte den Ackerbau, den er so weit brachte, dass die Colonie ihren eigenen Bedarf an Agrarproducten deckte, und neben dem allen führte er Krieg — erfolgreichen Krieg gegen die Maroons, deren Banden er endlich aufrieb und vernichtete.

Mahés hohem Verdienste wurde schwarzer Undank zum Lohne. Mit scheelem Auge sah die französisch-ostindische Compagnie auf die Arbeit des Mannes, der ihre Interessen in so erfolgreicher Weise vertrat, und als er 1740 in seine Heimat kam, um seine Gattin zu begraben, empfieng man ihn mit flüsternder Verleumdung und bald mit offener Schmähung. Mahé legte das Amt eines Gouverneurs nieder und bestand auf einer Untersuchung, aus der er glänzend gerechtfertigt hervorgieng. Mit der Huld des Königs und dem widerwillig gespendeten Dank seiner Gesellschaft gieng Mahé 1741 wieder nach dem Indischen Ocean, diesmal aber als Generalgouverneur und Admiral einer französischen Flotte, denn in naher Zukunft drohte Krieg zwischen den europäischen Mächten. Mahé befestigte zunächst Port Louis, sodann bereiste er die ganzen französischen Besitzungen im Indischen Ocean, sie in Vertheidigungszustand setzend, wobei er der größten Seychellen-Insel seinen Namen hinterließ.

Seine Thätigkeit brachte ihm einen Adelsbrief seines Königs, der ihm das Prädicat de la Bourdonnais beilegte.

Die französisch-ostindische Compagnie jedoch lähmte seine Regsamkeit auf allen Seiten, am meisten dadurch, dass sie an ihn die Ordre ergehen ließ, seine Flotte abzurüsten, mit der er den Handel seiner Schöpfung auszubreiten bemüht war. Um das Maß des Unglücks voll zu machen, brach 1744 eine verderbliche Dürre über die Insel herein, und die spärliche Ernte wurde von Heuschrecken vertilgt, so dass La Bourdonnais Vorräthe aus dem Heimatlande ansprechen musste, um einer Hungersnoth zu steuern. Eines der hiebei verwendeten Transportschiffe war der bereits erwähnte S. Géran, dessen Katastrophe die Einwohner der Isle de France, sowie jene von Bourbon so in Schrecken setzte, dass der Gouverneur für seine Schiffe keine Mannschaften mehr finden konnte.

1746 setzte der Admiral mit seiner Escadre unter Segel, um nach Indien zu gehen. Bei seiner Rückkunft fand er sich abgesetzt und das Gouvernement einem Commissär anvertraut, der den Auftrag hatte, eine neuerliche Untersuchung gegen ihn einzuleiten, aus der er zum zweitenmale glänzend gerechtfertigt hervorgieng, so dass er als königlicher Admiral an der Spitze einer Flotte nach Europa zurückkehrte.

Seine Nachfolger im Amte waren schwache und theilweise unfähige Männer, die das Interesse Frankreichs und der Colonie mit bemerkenswerter Beharrlichkeit verkannten. Die Gesellschaft monopolisierte den gesammten Ackerbau und entmuthigte jede Unternehmung Privater; die Cultur aller Nutzpflanzungen bis auf die des Zuckerrohres gieng unter ihren Gewaltmaßregeln zugrunde. Orkane hatten die Ernten und Baulichkeiten verwüstet und zerstört, und statt die Pächter zu unterstützen, wurden ihnen neue

schwere Steuern auferlegt. Die Wälder wurden infolge eines Decretes, das das Holzschlagen frei gab (Gouverneur Magon 1755), devastiert, und die Folgen blieben nicht aus. — Im Jahre 1767 waren die Dinge so weit gediehen, dass die französisch-ostindische Compagnie, schwer geschädigt durch den unaufhörlichen Krieg mit England, die unter ihrer Politik ertraglosen Besitzungen im Osten aufgeben musste. Die Isle de France, wie auch Bourbon fielen an die Krone zurück, die sofort begann, nach gesunderen Grundsätzen zu wirtschaften, so dass infolge der gesteigerten Production selbst der immerwährende Krieg zur Prosperität der Insel beizutragen vermochte, da er Scharen von Schiffen in den Hafen von Port Louis brachte. Aber auch der Handel wuchs, nur zu sehr, durch ein Privilegium, das die Insel allein mit der neugebildeten Ostindischen Compagnie theilte und das alle anderen französischen Schiffe vom Verkehre mit dem Osten ausschloss; er überwucherte die Landwirtschaft bis zu deren gänzlicher Vernachlässigung.

Die corrupte Verwaltung der Gouverneure ließ die Einwohner mit Spannung auf die Entwicklung der 1789 ausgebrochenen Revolution blicken; und als man Kunde erhielt von der Erstürmung der Bastille, von dem Zuge des Pariser Pöbels nach Versailles, als man erfuhr, wie die Nationalversammlung immer mehr in die Machtsphäre des Monarchen eingriff und ohne Widerstand ein Stück königlicher Rechte nach dem anderen an sich riss, da folgten auch in Mauritius Excesse aller Art, denen erst Gouverneur Malartic 1792 durch seine väterliche Administration steuern konnte.

Auch sonst konnten bei dem planlos überstürzten Vorgehen im Mutterlande Disharmonien nicht ausbleiben und insbesondere die proclamierte Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit erregte lebhaften und nicht ungerechtfertigten Protest, als ein Decret des National-Convents sie mit einem Schlage auf die bisherigen Sclaven ausdehnen wollte, die von den 59 000 Einwohnern der Insel nicht weniger als 49.000 ausmachten. — Die Nationalversammlung der Isle de France hatte ein Gesetz votiert, wonach keine in Frankreich getroffene Verfügung auf der Insel in Kraft treten sollte, ohne dass sie selbst vorher ihre Zustimmung gegeben habe, und diese wurde dem Acte der Sclavenemancipation verweigert. Die Regierung der Republik versuchte wiederholt die Ausführung ihres Decretes, das nicht annulliert worden war, durchzusetzen, doch führte dies jedesmal zu einem Aufstande, in dem die Bürger der Isle de France die Oberhand behielten, bis Consul Buonaparte die gefährliche Verfügung aufhob.

Der letzte französische Gouverneur war der 1803 vom Consulate eingesetzte General De Caen, derselbe, der seinem Namen den Makel auflud, den berühmten Reisenden und Hydrographen Australiens, Captain Flinders, der schiffbrüchig auf seine Insel kam, sechseinhalb Jahre dort gefangen zu halten und dessen Papiere und Tagebücher mit Beschlag zu belegen. Er war ein zum Regieren nicht berufener, tyrannischer, militärisch unfähiger Mann. Diese seine letztere Eigenschaft bewies er am besten gelegentlich der von den Engländern fast ohne Schwertstreich bewerkstelligten Eroberung der Isle de France im Jahre 1810. Lange geplant, giengen ihr mehrere mit unzureichenden Mitteln ausgeführte kleinere Unternehmungen voran, von denen die bedeutendsten die vorübergehende Besetzung des Forts in der Baie Jacotet und die Wegnahme der Ile de la Passe am Eingange des Hafens von Mahébourg durch die englische Fregatte Sirius waren. Die letztere Insel wurde nach einem blutigen Kampfe von den Franzosen zurückerobert, in dem

die Briten 3 Fregatten verloren, und die 3000 Mann starke Besatzung der Insel theils im Kampfe fiel, theils gefangen genommen wurde.

Obwohl De Caen nun wissen konnte und auch wirklich wusste, dass England einen mächtigen Angriff auf die seinem Schutze anvertraute Insel plane, that er zu deren Vertheidigung nichts, außer dass er den Rest des in den loyalen Bürgern aufflammenden kriegerischen Geistes durch Erpressungen erstickte.

Am 28. November 1810 ankerte eine britische Transportflotte von 76 Segeln zwischen Gunners Quoin und dem Nordcap der Insel, nachdem deren Vorhut unbelästigt alle praktikabel scheinenden Küstenpunkte auf der Leeseite der Insel abgelothet und untersucht hatte. — Unter dem Schutze zweier Kanonenbriggs wurde nun im Bras de Mer de Mapou die mitgeführte Streitmacht von 10 000 Mann ohne Widerstand ausgeschifft. De Caen hielt das Gros seiner Streitmacht innerhalb der Befestigungen von Port Louis, auf welches das britische Armeecorps nun losmarschierte; seinem Vordringen setzte die gegenüberstehende, 3500 Mann starke französische Heeresabtheilung kaum einen ernstlichen Widerstand entgegen, sondern zog sich vielmehr auf Port Louis zurück. De Caen ließ es auf eine ernstliche Belagerung und eine eventuelle Beschießung von der Seeseite her nicht ankommen; nach zweitägigem Parlamentieren überlieferte er die ihm anvertraute, längs der ganzen Küste nach damaligen Begriffen stark befestigte Insel den Engländern, welche sogleich mit fester Hand die Zügel der Regierung ergriffen. Strenge Manneszucht wurde gehalten und die Ordnung kaum in einigen ganz geringfügigen Affairen gestört, in welchen der englische Commandeur, General Abercrombie, sofort die Erfüllung der Ansprüche der Beschädigten anordnete. Dies imponierte der bisher unterdrückten Bevölkerung in dem Maße, dass sie noch am selben Abende mit den englischen Soldaten fraternisierte. Eine am folgenden Tage erlassene Proclamation versprach, dass einstweilen alles beim Alten bleiben solle. Die Isle de France erhielt ihren alten Namen Mauritius wieder zurück, ebenso sollten die von De Caen trotz kaiserlichen Verbotes den Städten Port Louis und Mahébourg beigelegten Namen Port Impérial und Napoléonsville, die der Bevölkerung schon als Erinnerung an De Caen verhasst waren, wieder den früheren Bezeichnungen Platz machen.

Eine große Anzahl von Beamten wurde in die Dienste Englands übernommen, sogar die von der französischen Regierung ausgesetzten Pensionen wurden nach Prüfung der Anspruchsberechtigung von England weiter ausbezahlt. Der damals zu Kraft bestehende Code Napoléon wurde der Insel als Gesetzbuch gelassen, die Steuerschraube gelockert und für die Einfuhr von Arbeitskräften gesorgt. So wurde die neue Regierung bald populär, während die Leute sich ganz den Charakter und die Sprache der Franzosen erhielten und als solche die Engländer von Herzen hassten.

Kluggewählte Gouverneure festigten die neue Regierung auf jede denkbare Weise. Zahlreiche nützliche öffentliche Bauten wurden ausgeführt; der botanische Garten zu Pamplemousses wurde ein königliches Institut, dessen Bestrebungen charakterisiert werden durch die Inschrift auf einem zu Ehren seiner Wohlthäter und Förderer daselbst aufgestellten Obelisk: „Ein Denkmal, dauerhafter denn Stein und Erz, errichtet sich, wer dem Lande eine neue Nutzpflanze bringt.“ — Neue Staatsschulen wurden gegründet, schon vorhandene unterstützt. Das bestandene *Collège colonial*

wurde zuerst von der Colonial-Regierung übernommen, dann aber von Georg IV. durch den Namen *Royal College* ausgezeichnet und dem gleichnamigen Institut des Mutterlandes coordiniert. Die beiden besten Abiturienten eines jeden Jahres erhielten das Recht, auf Staatskosten in England ihre Erziehung zu vollenden, von wo sie dann als Ärzte, Rechtsgelehrte, Ingenieure, Professoren wiederkehrten. So erzog sich die Colonie selbst tüchtige Männer und nahm wieder einen Anlauf zum Blühen und Gedeihen.

Eine Periode ängstlicher Besorgnis für die Regierung war das Jahr 1835, in welchem die Insel wieder vor der Aufhebung der Sclaverei stand. England fühlte sich moralisch verpflichtet, diese Maßregel durchzuführen, und die Folgen eines ähnlichen Versuches der Franzosen waren in der Erinnerung noch nicht erloschen. Allein damals war es eine Bande von Sansculotten, die in blindem Eifer für Freiheit und Gleichheit, für deren ernste Bedeutung in den Köpfen der großen Mehrzahl wahrscheinlich gar kein Verständnis vorhanden war, wie mit einem einzigen Schlage alle Fesseln lösen wollte, unbekümmert um die Folgen oder dieselben nicht einmal ahnend. Nun aber war es der wohlüberlegte Vorgang billig denkender, kluger Männer, der sich denn auch ohne Hindernis abwickelte und, wenn er einzelne Übelstände im Gefolge hatte, doch noch viel mehr Segen brachte.

Jeder Sclavenbesitzer erhielt circa 69 Pfund Sterling von der Regierung als Entschädigung für jeden Sclaven. Die gesammte damals ausbezahlte Summe betrug 2 112 632 £, was der Befreiung von mehr als 30 000 Sclaven entspräche. Diese erhielten die Freiheit unter der Bedingung, dass jeder Sclave, der im Momente des Inkrafttretens dieses Gesetzes sein sechstes Lebensjahr überschritten hatte, weitere sechs Jahre seinem bisherigen Herrn dienen müsse. In dieser Zeit sorgte die Regierung in der begründeten Voraussicht, dass die Freigelassenen keinerlei Arbeit mehr würden leisten wollen, für den Import von Kulis aus Indien, die, wie es sich bald zeigte, auch bei weitem bessere Arbeiter sind, als die Neger und Malegassen. Die Voraussicht der Regierung bestätigte sich; aus den Freigelassenen wurde ein faules, unnützes Proletariat, das das erbliche Familienelend auf Mauritius heimisch machte.

Für den Import der Kulis wurde ein eigenes Amt geschaffen, dessen Chef den Titel „Protector of Immigrants“ führt. Durch dessen Agenten werden in Calcutta und Madras mit so vielen Auswanderungslustigen Contracte abgeschlossen, als der angemeldete Bedarf erheischt. Die Contracte lauten auf fünf Jahre, bedingen dem Arbeiter 6—10 Rupien Monatslohn nebst Reis, Wohnung und ärztlicher Behandlung aus und werden unter Aufsicht der Regierung pünktlich eingehalten. Das Geld zur Reise wie zur eventuellen Rückreise wird in den ersten Jahren vom Lohne abgezogen. Die indischen Arbeiter und Handwerker leiden im Beginne sehr an Heimweh, welches oft so intensiv ist, dass es Motiv zum Selbstmorde wird.[1] Haben sie es aber einmal überwunden, so bleiben sie häufig auch nach Ablauf ihres Contractes in Mauritius und kaufen sich von ihren Ersparnissen ein kleines Stück

[1] Mons. de Chazal, der viele Kulis auf seinen Plantagen beschäftigt, erzählte, dass die Leute an eine Art körperlicher Auferstehung glaubten, so dass sie, durch die Pforte des Todes gegangen, eine neue Existenz im Heimatlande begännen. Er fand jedoch in einem anderen Aberglauben der Indier ein wirksames Mittel zur Bekämpfung der daraus resultierenden Neigung zum Selbstmorde: Als er versprach, den Selbstmördern die Beine abschneiden zu lassen, hörte diese Unsitte alsbald auf, denn ein verstümmelter Leib hat keine Auferstehung zu erhoffen.

Landes, auf dem sie Gärtnerei betreiben, oder siedeln sich in den Ortschaften als Handwerker an.

Sanitäre Zustände. — Soweit wäre die Einwanderung von indischen Arbeitern ein Gewinn für Mauritius gewesen. Allein Mangel an Aufsicht in den ersten Jahren dieses Systems beschwor ein fürchterliches Übel herauf: 1854 wurde die Cholera eingeschleppt, die alsbald zur Epidemie wurde und jahrelang Tausende von Opfern dahinraffte. Kaum waren die Trauerkleider abgelegt, da erschien 1873 ein neuer furchtbarer Gast, den Mauritius bis dahin nicht gekannt hatte — Fieber. Die unteren Schichten der Bevölkerung, herabgekommen durch die letzte Epidemie, zusammengepfercht in schmutzige Löcher, waren wenig widerstandsfähig, kräftige Nahrung war kaum zu beschaffen. Der Boden war der Verbreitung der Seuche günstig. Die ganze Insel ist umgeben von seichten Korallen-Lagunen, die bei Niedrigwasser zum Theile zu stinkenden Pfützen werden. Die Creolen sowohl wie die Inder neigen aus orientalischer Lässigkeit zu Schmutz und Unreinlichkeit, besonders in den Städten. Die Straßen von Port Louis waren trotz wöchentlicher, aufgeregter Sitzungen des Gesundheitsrathes nicht canalisiert, der Unrath floss damals wie gegenwärtig in offenen Rinnen auf der Straßenmitte. Die von den Bergen herabstürzenden Gießbäche setzten (wie noch heute) zur Regenzeit ganze Stadttheile unter Wasser, alle die verwesenden organischen Substanzen mitführend und absetzend, die sich in der regenlosen Zeit in ihrem trockenen Bette angesammelt hatten — und als Hauptsache, es mangelte an gesundem Trinkwasser. Das Wasser des Fanfaron- und Sèche-Flusses, das getrunken wurde, ohne filtriert zu werden, war gröblich verunreinigt, denn die Anwohner benützten die Wasserläufe als natürliche Ausgüsse.

Was Wunder also, wenn die Seuche Hekatomben forderte, wenn sie binnen eines halben Jahres die Bevölkerung buchstäblich decimierte, trotzdem von staatswegen Chinin verabreicht, gesunde Nahrung gekocht und vertheilt wurde! Und was Wunder, dass die Seuche nunmehr nicht auszurotten, dass Mauritius, ehedem ein Eden an Klima und Gesundheit, nun als ein Fieberherd verschrien ist: von den oben angeführten Übelständen ist auch nicht einer behoben worden! Der Grund dieser unglaublichen Vernachlässigung ist doppelter Natur: erstens fehlt es der Colonie an Geldmitteln und zweitens herrscht zwischen Unterthanen und Regierung nicht volle Harmonie.

Ursachen des Niederganges. — Die erstere dieser Ursachen befremdet im ersten Augenblicke. Die Colonie schien sich ja unter englischer Herrschaft im Beginne so günstig zu entwickeln — indes folgte seit 1850 Schlag auf Schlag. Mit außergewöhnlicher Häufigkeit zogen die verheerenden Orkane über die Insel. Nicht nur Gebäude, Fabriken und Destillieranlagen wurden gänzlich zerstört, auch die grünende Saat, die dem Farmer zu Anfang des Jahres Hoffnung auf reichen Ertrag gegeben hatte, wurde vernichtet. Und blieben ein Jahr die Felder verschont von der Wuth der Stürme, so thaten die Schleusen des Himmels sich auf und die allzureichlichen Regenfluten ließen das Zuckerrohr zwar hoch aufschießen, aber der daraus gewonnene Saft enthielt kaum ein Fünftel des normalen Ertrages an Zucker. Wohl weinten jetzt die Farmer den Wäldern nach, die ihre Vorfahren in unbedachtsamem Übermuthe niedergehauen hatten, um ihre Kessel damit zu heizen, aber die Reue kam zu spät. Der feuchte Segen wurde nicht mehr in dem Erdreiche festgehalten, Regenzeit

und Dürre nicht mehr ausgeglichen — erstere überschwemmt, letztere verbrennt gegenwärtig den einst fruchtbringenden Boden! Freilich wurde mit allem Eifer und großen Kosten die Aufforstung begonnen, sobald man zur Einsicht des begangenen Fehlers kam, allein selbst in den Tropen, wo Leben so rasch neues Leben gebiert, müssen Generationen vergehen, ehe der Einfluss neuentstehender Wälder wieder fühlbar werden kann.

Nicht genug an dem; trotz sorgfältigster Überwachung wurden zwei dem Zuckerrohre äußerst gefährliche Insectenarten eingeschleppt, Proceras sacchariphagus, eine Motte, und eine Coccus-Art, die erstere durch eine ruchlose That, wie man erzählt: Eine Schiffsladung von Stecklingen aus Ceylon wurde inficiert befunden und in ein eigenes Magazin überführt, um am nächsten Tage vernichtet zu werden. Als man zu diesem Zwecke das Magazin öffnete, bemerkte man einen beträchtlichen Abgang, ohne eruieren zu können, was mit den entwendeten Pflanzen geschehen sei. Bereits im folgenden Jahre hatte ein Theil des Districtes Flacq „unerklärlichen Misserfolg", dessen Bereich von Jahr zu Jahr um sich griff; ein habsüchtiger Farmer hatte einen Theil der Setzlinge gestohlen und gepflanzt, dadurch aber nicht nur sich selbst zugrunde gerichtet, sondern auch der Insel unermesslichen Schaden gethan, zu einer Zeit, wo die Farmer eben zum erstenmale die Düngung mit Guano versuchten und in ihrer Unerfahrenheit sich des aus übermäßigem Düngen entspringenden üppigen Wachsthumes freuten, während die Pflanzen trotz ihres Aussehens dadurch kränklich und schwach wurden und ihren Feinden weniger Widerstand zu leisten vermochten; freilich erwies sich das sogenannte rothe Zuckerrohr als widerstandsfähiger, freilich beschäftigt nun jede Farm, durch Schaden klug geworden, ihren eigenen Chemiker, der genau angeben kann, welche Salze und welche Mengen davon diesem oder jenem Felde als Dung zugesetzt werden müssen, um ein kräftiges Wachsthum zu ermöglichen — aber dies ist erst die Frucht langen Experimentierens, und wie viel Schaden ist inzwischen geschehen!

Trotz eines gut eingerichteten Creditvereines, der den Farmern mit Geld zu mäßigen Zinsen unter die Arme griff, giengen viele Mühlen zugrunde. Viele hundert Joch fruchtbaren Landes, besonders im Süden, lassen ihre Fruchtbarkeit nur an dem üppigen Wachsthum der darauf sich breit machenden Aloe- und Campeche-Dickichte erkennen, während auf anderen Ländereien und Fabriken schwere Hypotheken lasten, die meist in den Händen englischer Capitalisten sind. Der sechste Theil der Liegenschaften endlich ist in andere Hände übergegangen und die ehemaligen Besitzer müssen sich damit zufrieden geben, als Directoren einer Actiengesellschaft ihr unter den Hammer gekommenes Eigenthum zu bewirtschaften.

In den letzten Jahren begann Mauritius sich wieder zu heben, allein zu seiner früheren Blüte wird es kaum wieder gelangen. Die Concurrenz des Rübenzuckers ist eine zu mächtige geworden, er beherrscht die Marktpreise. Nach Europa findet sehr wenig Rohrzucker mehr seinen Weg und auch in Madagaskar beginnt die Concurrenz Europas sich fühlbar zu machen. Selbst der Export nach Australien hat sich vermindert, da ja Neu-Süd-Wales und Queensland auch in die Reihen zuckerproducierender Länder getreten sind. Seitdem die großen, langathmigen, schnellaufenden Dampfer fast den ganzen Verkehr monopolisieren und durch den Suez-Canal ein näherer Weg nach dem Oriente eröffnet wurde, ist auch die Bedeutung von Mauritius als einer Station auf dem Wege nach Osten gesunken. Seine

Häfen beherbergen nicht mehr den fünften Theil der Handelsflotten, die sich einst darin verproviantierten und seine Docks liegen fast das ganze Jahr hindurch leer.

Diese Umstände allein erklären es zur Genüge, warum die Colonie kein Geld übrig hat, um tief eingreifende Verbesserungen auf sanitärem Gebiet in Angriff nehmen zu können.

Verhältnis zwischen Regierung und Unterthanen. — Dass das Verhältnis der englischen Colonialregierung zu ihren Unterthanen kein vertrauensvolles ist, sieht der Besucher, sofern er ein offenes Auge für Symptome hat, alsbald, trotz der gegentheiligen Versicherungen, die stets von beiden Parteien gegeben werden.

Es wurde bereits früher erwähnt, dass die Engländer, vielleicht sehr weise, nach der Eroberung von Mauritius keinen Versuch machten, die Franzosen zu anglisieren. Sie sind also Franzosen geblieben bis ins Herz hinein; sie sind katholisch, leichtlebig, gesellschaftlich angelegt und sehen in den protestantischen, steifen, zurückgezogen lebenden Engländern (wie diese andererseits in ihnen) ihre Erbfeinde, deren mit den Waffen errungene Herrschaft sie dulden, weil sie es müssen, deren Sprache sie lernen, weil dies ihren materiellen Interessen zuträglich ist, mit denen sie unter der Maske der Höflichkeit verkehren, sie dabei gründlich hassend. Die alte Feindschaft würde aber sofort offen auflodern, sobald sich dies mit Rücksicht auf Lebensunterhalt, Besitz und Gewinn vertrüge.

Die Engländer wieder wissen dies genau und beobachten mit Misstrauen ihre Unterthanen, die mit Freuden da Geld votieren, wo der Gewinn auf Seite Frankreichs ist, und nur durch Concessionen dazu gebracht werden können, die geringste Summe zum Besten Englands zu bewilligen. Eine deutliche Illustration zu dieser Politik war bisher das Nichtvorhandensein einer telegraphischen Verbindung zwischen Mauritius und dem Festlande. Wiederholt war seitens der Regierung vorgeschlagen worden, ein Kabel nach Port Natal, Zanzibar oder Colombo zu legen. Indes vermochte der gesetzgebende Rath, der unter 28 Mitgliedern 15 französisch gesinnte zählt, jedesmal unter einem oder dem anderen Vorwande die hiefür beanspruchten Geldmittel zu verweigern, die er sogleich bewilligt hätte, wenn das Kabel z. B. nach Madagaskar gelegt worden wäre.

Die Verfassung von Mauritius ist die einer Kron-Colonie, was den in die Verhältnisse nicht Eingeweihten in Anbetracht ihrer beträchtlichen Einwohnerzahl wundernehmen muss; aus dem eben Gesagten aber wird es begreiflich, dass England der Insel vorderhand die freiere Verfassung, die z. B. alle australischen Colonien haben, nicht zugestehen kann, da dann selbst das Regieren mit einer Minorität, wie es heute geübt wird, unmöglich würde.[1]) Der gesetzgebende Rath (Legislative Council) besteht aus drei Theilen: acht Mitglieder sitzen darin kraft ihres Amtes als Departements-Chefs, neun werden auf Vorschlag des Gouverneurs von der Königin ernannt und zehn werden vom Volke gewählt; der Gouverneur präsidiert. Der Regierung gelingt es nie, unter diesen 28 Mitgliedern eine absolute Majorität für sich zu erreichen; im günstigsten Falle hat sie eine Parität dann zu erwarten, wenn einer oder der

[1]) Details der Verfassung siehe II. Theil.

andere der Oppositionsmänner ihr nicht ganz abgeneigt ist und bei Inaussichtstellung entsprechender Concessionen seine Stimme für sie abgibt.

Das private Leben trägt auf Mauritius ein ebenso eigenthümliches Gepräge wie das politische, mit dem es eine Hauptursache dieses Zustandes gemein hat, den Antagonismus zwischen Engländern und Franzosen, der beide auch gesellschaftlich strenge von einander trennt. Ein anderer, ebenso misslicher Grund liegt in den argen sanitären Verhältnissen von Port Louis, die jeden Europäer zwingen, seinen Wohnsitz außerhalb der Stadt auf dem Hochplateau im Inneren der Insel oder doch diesem so nahe als möglich zu nehmen. [1]) Diesem Umstande verdankt hauptsächlich die Midland Line der Eisenbahn ihre Prosperität, da jeder Geschäftsmann oder Beamte täglich aus- und einfahren muss. Diese Bahnlinie führt auf gut zwei Drittel ihrer Länge durch kleine Villenorte, denen der englische oder französische Charakter ebenso aufgeprägt ist, wie den Besitzern. Die englischen Villen gruppieren sich meistens um Rosehill, Moka und Phoenix, während Curepipe und Vacoas fast ganz aus französischen Häuschen bestehen. Gemeinsam ist beiden Arten nur das Baumaterial, Holz, und eine geräumige Veranda auf der Sonnenseite, um das Haus vor den directen Sonnenstrahlen zu schützen. Die englischen Villen sind fast geschmacklos einfach, alle grau angestrichen, mit dem unvermeidlichen Lawn vor dem Hause, dafür aber einem wilden Park, womöglich mit einem fließenden Wässerlein, an der Rückseite.

Die französischen Villen sind mehr mit Rücksicht auf gefälligen Anblick erbaut und geschmückt, meist umgeben von Blumenrabatten und überwuchert mit Schlingpflanzen, während die Bambushecken und Zierbäume nach den Vorschriften altfranzösischer Gartenkunst verschnitten sind.

Die verhältnismäßige Abgeschiedenheit der einzelnen Landsitze und der Eisenbahn-Fahrplan, der nach 6 Uhr abends keine Personenzüge mehr verkehren lässt, behindern Engländer und Franzosen nicht in ihrem gegenseitigen geselligen Verkehr, weil sie nur die allerlosesten gesellschaftlichen Beziehungen aufrecht erhalten. Doch ist durch sie auch der Verkehr der Angehörigen beider Nationen im eigenen Kreise gehemmt und in der Regel auf die wenigen Familien beschränkt, die in unmittelbarer Nachbarschaft leben; bei den Engländern noch mehr als bei den Franzosen, deren angeborene Geselligkeit und Vergnügungssucht doch öfters alle Schwierigkeiten überwindet und zwangslose, heitere Gesellschaften zustande bringt, in denen man gerne einige Stunden weilt. Die jungen Herren französischer Nationalität bilden sammt und sonders zu diesem Zwecke ein Comité, selten aber findet hier ein Engländer Zutritt, während die Franzosen sich als Regel selbst von den großen allgemeinen Empfängen des Gouverneurs fernhalten.

Von einem gesellschaftlichen Verkehre der Weißen mit den farbigen Racen ist trotz aller gesetzlichen Gleichberechtigung keine Rede. Während des Aufenthaltes S. M. Schiffes Saida in Port Louis erregte die bevorstehende Hochzeit eines Weißen mit einer Mischlingsdame vierten Grades großes Aufsehen, da sie die erste Mesalliance dieser Art war.

Menschenracen auf Mauritius. — Von nicht kaukasischen Racen finden sich Howa und Sakalaven (Madagassen), Inder der verschiedenen Kasten und

[1]) Über die sanitären Verhältnisse von Mauritius siehe II. Theil.

Söhne des Reiches der Mitte sammt Kreuzungen dieser Racen untereinander. Diese „Coloured People“ bilden die überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung, etwa 292 000 Seelen, während englischer Abkunft circa 6000 und französischer rund 80 000 Personen sind (1890).

Die Engländer sind die Staatsbeamten und Kaufherren, während französischer Abkunft hauptsächlich die Grund- und Fabriksbesitzer, die Leiter und Aufseher der Etablissements, die Doctoren der Facultäten und Apotheker, das Personale der elf Zeitungen wie auch der Schulen und die Beamten der Municipien sind. Die Chinesen stellen sämmtliche Kleinhändler und Krämer bei.

Angehörige anderer Nationen gibt es, ausgenommen einen Deutschen, auf Mauritius nicht.

Die Nachkommen der ehemaligen Sclaven werden Créolen genannt. Sie sprechen eine Art Französisch, das sie sich auf ganz eigenthümliche Weise mundgerecht gemacht haben. So verliert zum Beispiele das Zeitwort seine Conjugations-Silben, der Infinitiv tritt in Zusammensetzung mit *ayer* für alle Personen, Zeiten und Modus-Formen ein. Der bestimmte Artikel verwächst mit dem Hauptworte zu einem Ganzen, z. B. *un lesieux* (ein Auge). *Qui être* (sprich ête) *ce l'homme là? Il n'être pas un du monde!* (Wer ist dieser Mann? — Ein Inder, da *un du monde* ein anständiger Mensch, *pas un du monde*, ein Inder!)

Die Créolen sind ein undiscipliniertes Vagabundenvolk, das nur arbeitet, wenn es am Verhungern ist, aus ererbter Antipathie aber niemals Feldarbeit annimmt, sondern höchstens noch als Lastträger, Kutscher, Kellner u. dgl. sich verwenden lässt. Nur wenige sind ansässig und arbeiten als Schneider, Schuster oder Barkeeper. Ausnahmsweise kann man sie auch als niedere Beamte beim Postwesen oder beim Betriebe der Bahn sehen.

Die Inder liefern die Feldarbeiter, die Gärtner, die Dienerschaft, sowie fast sämmtliche Handwerker. Sie bilden einen fleißigen, arbeitsamen Stamm der Bevölkerung, und ihrer Arbeitskraft im Vereine mit dem durch Hypothekarschulden langsam eindringenden englischen Capital und einer rationelleren Bewirtschaftung des Bodens bei äußerster Utilisierung seiner Producte wird es vielleicht gelingen, in einer Reihe von Jahren die ehemals so reiche, blühende Insel ganz aus dem Zustande des Verfalles zu erheben, aus dem sie sich seit zwölf Jahren, bisher aber ohne großen Erfolg, emporzuarbeiten sucht.

Aufenthalt in Port Louis. — S. M. Schiff SAIDA war am Nachmittage des 14. November 1890 im Hafen von Port Louis vor Anker gegangen. Zum erstenmale seit dem Auslaufen aus dem Hafen von Pola war ein längerer Zeitraum ohne Nachricht von der Heimat verstrichen und alles harrte erwartungsvoll der Post, die der k. u. k. Honorar-Consul, Mr. Fred. Estill, die Aufmerksamkeit hatte, durch einen seiner Clerks an Bord zu senden. Mit Genugthuung constatierten die gespannten Beobachter, dass sie mehrere wohlgefüllte Säcke einnehme, die ihren Weg in die Kajüte nahmen, um dort vom Schiffscommandanten eröffnet zu werden. Was konnte sich in den verflossenen Wochen alles ereignet haben, im Kreise der Familie des Einzelnen, wie auch in der weiten Familie, die ja alle an Bord umfasste, im schönen Vaterland! Wie lange

schien es zu dauern, bis die erste Partie von Briefen ausgegeben wurde — wie drängte sich alles um den damit Betrauten! Wer seine Briefe erhalten hatte, war bald in die Kabine, in eine stille Ecke verschwunden, wer diesmal leer ausgegangen war, begann sich ängstlich zu fragen: „Werde ich keine Nachricht erhalten?“ — Da kam eine zweite und dritte Partie von Briefen, zur Beruhigung der Meisten; nur wenige sah man mit getäuschter Hoffnung, die ihnen auf den langen Gesichtern deutlich geschrieben stand, davonschleichen. Die Mannschaft sammelte sich in kleinen Gruppen von Landsleuten, die sich die Briefe der gemeinschaftlichen Bekannten vorlasen und die Ereignisse in der Heimat discutierten; vom Stabe dachte kaum jemand daran, das Land, das mit allen seinen Lockungen und Geheimnissen nur wenige Riemenschläge entfernt lag, zu betreten, denn nachdem die Briefe gelesen und Neuigkeiten daraus ausgetauscht waren, kamen die gemeinschaftlich abonnierten Zeitungen an die Reihe, aber nur die der drei letzten Tage; die übrigen wurden wieder säuberlich verpackt und für die Seetage aufbewahrt, an denen allmorgentlich von der „Redaction“ der Reihe nach eine Nummer herausgegeben wurde, zur Feier des Sonntags wohl auch ein Exemplar der „Fliegenden“. Am Abende des Posttages pflegte dann auch der Schiffscommandant in die Messe zu treten, sich zu erkundigen, ob alle gute Nachrichten hätten, was zum Glücke fast immer auch von allen bejaht werden konnte.

Am folgenden Tage begann an Bord das Getriebe des Hafens. Die Segel wurden abgeschlagen, um ausgebessert oder gewechselt zu werden, ebenso wurde begonnen, das Gut bestens instand zu setzen, damit das Schiff für die „braven Westwinde“, in deren Region seine nächste Fahrt es führen musste, gerüstet sei. Die Kohle, deren Lieferung noch am Vortage abgeschlossen war, wurde unter Bord gestellt und eingeschifft, die junge Mannschaft exercierte in den Booten mit Riemen und Segel, während die vom Dienste nicht in Anspruch genommenen Personen des Stabes bereits am frühen Morgen ausflogen, zu langen Partien gerüstet. Fregattencapitän von Wachtel ließ, um die Reise nach Möglichkeit zu einer gewinnbringenden zu machen, alle in seiner Macht stehenden Erleichterungen zum Behufe des Landganges eintreten und munterte selbst durch Zureden und Beispiel etwaige Säumige auf, die kurz zugemessene Zeit bestens auszunützen, um Land und Leute kennen zu lernen und den Horizont ihrer Weltanschauung zu erweitern.

Freilich blieb dem Schiffscommandanten hiebei stets weniger Wahl als seinen Untergebenen, da seine Zeit mindestens in den ersten Tagen des Aufenthaltes durch das Erstatten und Empfangen officieller Besuche und Gegenbesuche in Anspruch genommen war. Der k. u. k. Honorar-Consul, Herr Friedrich Estill, ein angesehener Kaufmann, kam an dem der Ankunft der Saida folgenden Tage an Bord, um sowohl seine Dienste anzubieten, als auch in liebenswürdigster Weise sein in Phoenix liegendes Landhaus zur Verfügung des Stabes zu stellen. Von dieser Einladung wurde freudig Gebrauch gemacht, und nicht nur einzelne Abende wurden in seinem sympathischen Familienkreise verbracht, sondern auch in seiner Begleitung Morgenspaziergänge durch die herrlichen Landschaften der Insel unternommen, gelegentlich welcher Zuckermühlen und Rumdestillerien besichtigt wurden. Seine Excellenz, Gouverneur C. C. Lees, dem der Schiffscommandant und einige Officiere durch Herrn Estill vorgestellt wurden, empfieng den gesammten dienstfreien Stab in Réduit und lud einen Theil zum Diner; Colonialsecretär H. Jerningham, ein feingebildeter Mann, der auch fließend deutsch spricht, da er mehrere Jahre in

Berlin und Wien verbracht hat, wie auch der Brigadier, Oberst Erskine Hall, eine echte, treuherzige alte Soldatenfigur, ließen es sich nicht nehmen, einige Herren des Stabes zu sich zu bitten, und infolge der angeknüpften Beziehungen mit den Mitgliedern der französischen Ansiedelung auf Diego Garcia wurden auch mit deren Verwandten, für welche S. M. Schiff Saida Post mitgenommen hatte, und mit den Vertretern der *Société Huilière* mehrfache Besuche gewechselt. Diese boten ebenfalls in liebenswürdigster Weise Gastfreundschaft an und empfiengen den Schiffscommandanten und die Herren des Stabes in sehr ehrender Weise. Überall wurden Picnics, Ausflüge und Partien besprochen und arrangiert; über Veranlassung Sr. Excellenz des Gouverneurs erhielt der Stab eine Anzahl von Freibillets für alle Eisenbahnlinien, und alles wetteiferte, den fremden Besuchern die Insel von ihren schönsten Seiten zu zeigen. Sehr lohnend wurde eine Bootspartie zwischen den Korallenriffen der Ostküste bis Mahébourg gefunden, nicht weniger ein Picnic mit einem Flor reizender und geistreicher Damen in dem prächtigen Parke von Pamplemousses, wo dessen Leiter, Mr. Hopton Scott, die Honneurs machte und S. M. Schiff Saida in freigebiger Weise mit Pflanzen und Sämereien für die k. k. Hofmuseen bedachte. Natürlich wurde hiebei auch das Denkmal Pauls und Virginiens besucht und mehrere photographische Aufnahmen vermehrten das Album der Saida. Die beiden Herren Anthelme luden eine unbeschränkte Anzahl von Officieren, Cadetten und Beamten zu sich auf ihre Besitzung bei Vacoas, von wo aus sie ihre Gäste nach einem gemüthlichen „Jagdfrühstück“ zu dem Kratersee Grand Basin begleiteten, von dem der Volksmund behauptet, dass das Loth darin keinen Grund finde.

Sehr instructiv war der Besuch, den Linienschiffslieutenant A. Haus mit den See-Cadetten und einigen anderen Stabspersonen dem *Royal Alfred Observatory* abstattete. Sein Vorstand, Mr. Charles Meldrum, empfieng die Herren auf das freundlichste und führte sie erklärend durch sein Reich von Instrumenten und Registrier-Apparaten, wobei der berühmte Gelehrte sich eingehend über die aus seinen Beobachtungen hervorgehenden Resultate aussprach. Er demonstrierte, wie beim Vergleich der Curven der Sonnenflecken-Frequenz einerseits und des Auftretens von Polarlichtern, magnetischen Störungen, Cyclonen und der Regenhäufigkeit andererseits ein unleugbarer Zusammenhang nachgewiesen werden könne, über dessen Natur jedoch vorläufig nur Vermuthungen statthaft sind. Meldrum meint, man würde der Lösung der Frage um einen Schritt näher treten, wenn es gelänge zu constatieren, ob das Auftreten von Sonnenflecken eine Vermehrung oder eine Verminderung in der strahlenden Energie der Sonne hervorbringe. Naturgemäß erscheint aus den darüber gemachten Zusammenstellungen auch ein enger Zusammenhang der Fieber-Mortalität auf Mauritius (etwa die Hälfte der gesammten Sterblichkeit) mit der gefallenen Regenmenge, und daher in letzter Linie mit der Frequenz der Sonnenflecken. Sowohl die monatlichen als die jährlichen Curven der Fiebersterblichkeit zeigen einen ganz parallelen Verlauf zu jenen des Regenfalles, mit einer constanten Verspätung von drei bis vier Monaten. Die auf Meldrums Anregung ausgeführten Beobachtungen in Indien zeigen vollständige Übereinstimmung.

Von größtem Interesse sind Meldrums Sturm- und Wetterkarten des ganzen Indischen Oceans, in welchen die Bahnen aller Cyclonen seit dem Jahre 1856, über welche Beobachtungen vorliegen, verzeichnet sind, die auch in vielen Fällen auf die Art des Entstehens, der Entwicklung und des Verlaufes der Stürme schließen lassen. Auffallend ist es, dass Mauritius selbst, welches

früher jährlich von einer oder mehreren Cyclonen getroffen oder gestreift worden, nun schon seit mehr als 13 Jahren von Orkanen verschont geblieben ist.[1])

Die Sturmkarten zeigen, dass die Häufigkeit der Drehstürme im Indischen Oceane keineswegs abgenommen hat, dass aber die Bahnen derselben, welche früher so häufig über die Mascarenen verliefen, seit 12 Jahren weiter nach Osten oder aber weiter nach Westen gegen Madagaskar hin fallen. In Mauritius ist die laienhafte Ansicht verbreitet, dass die Verlegung der Orkanbahnen durch die großartige Eruption des Inselvulcanes Krakatoa 1883 bewirkt worden sei. Meldrum meinte hiezu scherzhaft, dass die umgekehrte Schlussfolgerung gewiss ebenso berechtigt sei, da schon 5 Jahre vor dem Krakatoa-Ausbruche die Cyclonen andere Bahnen verfolgten. Übrigens hat Meldrum aus den erhalten gebliebenen alten Aufzeichnungen nachgewiesen, dass es auch in früheren Zeiten mehr oder weniger lange Perioden sturmfreier Jahre auf Mauritius gegeben habe.

Als Abschiedsgeschenk überreichte Herr Meldrum Herrn Linienschiffslieutenant A. Haus einen Atlas seiner Wetterkarten, sowie seine jüngsten Publicationen auf meteorologischem Gebiete.

Nicht minder interessant war vom militärischen Standpunkte ein Ausflug in das Barackenlager von Curepipe, auf dem Oberst Hall den Schiffscommandanten und die seine Suite bildenden Officiere begleitete. Fregattencapitän von Wachtel spricht sich besonders lobend über die dort für die Unterofficiere wie für die Mannschaften eingerichteten Lesezimmer aus. Dieselben sind mit einer großen Anzahl von belletristischen und militärischen Zeitschriften ausgestattet, zu deren Beschaffung eine jährliche Pauschalsumme bewilligt ist und außerdem jeder Mann einen kleinen monatlichen Beitrag leistet. Nach der Besichtigung waren die Besucher Gäste beim Frühstück in der Officiersmesse, während dessen die Regimentsmusik concertierte. Das Programm war sehr aufmerksam zum großen Theile aus vaterländischen Compositionen zusammengestellt und enthielt zum Schlusse die Hymne der britischen Marine, das „Rule Britannia“, hierauf die österreichische und dann die englische Volkshymne.

Auch der Mount Pouce wurde bestiegen, hüllte sich aber mit der gewöhnlichen Bosheit von Aussichtsbergen in dichte Wolken, die ihren Inhalt erbarmungslos über die Touristen ergossen, so dass die schönste Aussicht, deren sich die Enttäuschten erfreuen konnten, die auf trockene Kleider und ein kräftiges Mahl an Bord war.

Nachdem die dringendsten Arbeiten an Bord bewältigt waren, wurde der Mannschaft quartierweise der Landgang gestattet und sie auch in die Kathedrale zur heiligen Messe entsendet, nachdem hierüber mit dem katholischen Erzbischofe, Msgr. Meurin das Einvernehmen gepflogen war. Letzterer, ein aufgeklärter Würdenträger der Kirche, der seiner schwierigen Stellung zwischen einer englisch-protestantischen Regierung und einem mehr heidnischen als katholischen Volke wohl gewachsen ist, beehrte S. M. Schiff Saida mit seinem Besuche, wobei er auch eine Einladung des Schiffscommandanten zum Frühstücke acceptierte. Erzbischof Meurin ist ein geborener Elsässer und spricht nebst einigen Negersprachen alle Sprachen Europas fließend, als

[1]) Während diese Zeilen geschrieben wurden, verlautete die Kunde von dem Wirbelsturme, der Mauritius am 19. April 1892 heimsuchte.

wären sie sämmtlich seine Muttersprache. Seine Bonhommie musste ihm bald die Zuneigung aller gewinnen, die ihn kennen lernen durften, während seine ernste Conversation ebenso sehr wie der schlagfertige Witz, mit dem er die scherzhaften Sticheleien miteingeladener, mit ihm eng befreundeter Regierungs-Functionäre bekämpfte, das Gepräge eines gediegen gebildeten Geistes trugen.

Solcher Einladungen ergingen seitens des Schiffs-Commandanten mehrere, um für die gebotene Gastfreundschaft nach Möglichkeit Revanche zu geben, während zu demselben Zwecke die Officiers-Messe zwei ungezwungene Nachmittags-Réunionen veranstaltete, bei denen ein solcher Kranz anmuthiger Damen sich zusammenfand, dass die zwingende Nothwendigkeit eintrat, ein Tänzchen zu improvisieren, dem das Abgehen des letzten Eisenbahnzugs ein allzufrühes Ende setzte.

Unter solchen Umständen bedauerte es niemand, als nahe an dem zur Abreise festgesetzten Termine die Firma, der contractsmäßig die Proviantlieferung übertragen worden war, erklärte, infolge „unvorhergesehener Umstände“ mit der Lieferung des Zwiebackes nicht zur rechten Zeit aufkommen zu können; die Zugabe von drei Tagen zu dem Séjour der Saida im Port Louis, die sich dadurch als nothwendig herausstellte, wurde noch nach Möglichkeit ausgenützt — nicht ohne dass durch sie die Trennung von der schönen Insel, die am 26. November endlich stattfinden musste, nur zu einer noch schwereren gemacht wurde.

Abfahrt und Reise nach Australien. — In den Morgenstunden dieses Tages war der Rest des Proviantvorrathes an Bord und das Schiff seeklar. Eine leichte östliche Brise wehte von den Bergen gegen die See und ließ S. M. Schiff Saida beim Auslaufen auf die Dampfkraft verzichten. Die Anker wurden vom Hafenamte gelichtet und leichte Leinen hielten die Corvette an den Bojen, schon mit dem Buge seewärts gewendet, während ihre schlanke Takelage sich in Wolken von Segeltuch hüllte, das sich im Winde blähte, die Enden achter durch seinen Zug spannend wie Violinsaiten, bis das Commando „Achter los!“ gegeben wurde und das schöne Schiff wie ein stolzer Riesenschwan neuerdings hinausglitt in sein Element, die hohe See. Viele Ferngläser trachteten noch die Giebelspitzen und Fenster liebgewonnener Villen zu entdecken, während die Saida längs der Insel ihren Cours nach Süden nahm; vielleicht pulsierte auch manches Herz ein wenig schneller, denn junge Herzen schlugen genug an Bord, denen das ewige Sichfinden und Sichtrennen des Seemannslebens ein noch ungewohntes Empfinden war. Aber auch die Verhärteteren überschlich der Gedanke, dass sie den kaum liebgewonnenen Boden, dass sie sympathische Leute zurückließen mit der Wahrscheinlichkeit, sie nimmer wieder zu sehen. Selbst das Schiff schien die Trennung zu empfinden und eilte nicht, solange die Küste deutlich in Sicht war. Bald aber gieng es mit gutem Beispiele voran und lehnte sich graziös an den nun frischenden, schrallenden Wind, mit einer Fahrt von etwa 6 Knoten das gastliche Mauritius zurücklassend, neuen Ländern, neuen Freunden, neuen Eindrücken entgegen.

Eingehaltene Route. — Die Segelroute nach dem Süden Australiens führt von Mauritius aus mit Benützung des in jenen Meerestheilen aus Ostsüdost und selbst Nordost wehenden Passates bis in die Region der „braven Westwinde“, in denen gute Fahrt in östlichem Course gemacht werden kann. Dementsprechend steuerte S. M. Schiff Saida südliche, und im Maße des Rau-

mens des Passates südsüdöstliche Course bis unter den 32. südlichen Breitegrad, bei stetigem, frischem Winde, der die Fahrt mitunter auf 11 Knoten und darüber brachte. Nach dem Überschreiten des erwähnten Parallelkreises trat das Schiff aus dem Bereiche des Passates in die Region veränderlicher Winde, die mit wechselnder Stärke hauptsächlich aus den beiden südlichen Quadranten wehten und ein häufiges Wechseln der Halsen bedingten, um den Bug nach Möglichkeit südlich halten zu können. Da diese Verhältnisse ebenso wie die in der Region der vorherrschenden Westwinde zu erwartenden eine gute Schule der Seemannschaft bilden, gaben sie dem Schiffscommandanten Veranlassung, auch die jüngeren Officiere, die bisher als „zweite Wachofficiere“ fungiert hatten, zu selbständigen Segelwachen heranzuziehen, eine Maßregel, die von ihnen im Interesse ihrer Ausbildung freudigst begrüßt wurde. Dass sie die Verhältnisse selbständig auffassen und beurtheilen lernten, sich daran gewöhnten, im Geiste stets jedes möglicherweise nothwendig werdende Manöver klar vor sich zu sehen und dabei alle Sinne in den Dienst der Sicherheit des Schiffes und der Verantwortung für Mann und Material zu stellen, das war der Zweck, den das Schiffscommando hiebei im Auge hatte; für dessen Erzielung war gewiss keine bessere Schule denkbar, als die gerade damals sich ergebende, die Schule der Nothwendigkeit.

Angetroffene meteorologische Verhältnisse im Gebiete der vorherrschenden Westwinde. — In Sicht von S. Paul. — Am 7. December überschritt S. M. Schiff Saida den 36. Grad Südbreite, und befand sich nun, wie es sich zeigte, im Gebiete der vorherrschenden Westwinde. Die neuere Theorie erklärt diesen mächtigen Strom nordwestlicher und südwestlicher Winde um den 40. Breitengrad herum als verursacht durch weiter im Süden ziehende Barometer-Depressionen mit östlichen Bahnen. Diese Theorie wurde von S. M. Schiff Saida in vollkommenster, typischer Übereinstimmung mit den Thatsachen gefunden. Barometergang, Windrichtung und Windstärke ließen mit genügender Genauigkeit auf die Lage des Minimums schließen und die daraus klar hervorgehenden Manöverregeln hatten nach genauer Durchführung stets den gewünschten Erfolg, während auch versuchsweise Abweichungen nur die Richtigkeit der angeführten Anschauung bestätigten. — Vom 7. bis inclusive 17. December lief S. M. Schiff Saida in Begleitung einer etwa 80—100 Meilen weiter im Süden fortschreitenden Depression nach Osten, so zwar, dass das Schiff, in ihren äquatorialen, rückwärtigen Quadranten eintretend, sie langsam überholte. Beim Übergang in den vorderen Quadranten wurden die Winde nördlich, so dass das Schiff nach Süden gedrückt wurde und zwischen dem 15. und 16. December die Depressionsbahn, den 40. Breitengrad, kreuzte. Demgemäß wurden am 16. und 17. NNO-Winde verzeichnet, deren Abflauen auf eine Ablenkung der Depressionsbahn nach Norden schließen ließ. Es scheint dies somit ausnahmsweise eine auch auf der polaren Seite mehr oder weniger ausgebildete Depression gewesen zu sein.

Unmittelbar hinter dieser, und noch südlicher, stürmte eine zweite Barometer-Depression vom Südwesten einher, ebenfalls ihren Weg nach Nordosten nehmend, so dass S. M. Schiff Saida ihr wieder in einem mit ihrer Bahn etwas convergierenden Course voraneilte. Die naturgemäß einsetzenden nördlichen Brisen verzögerten nun den Lauf des Schiffes, das durch das Schralen des Windes zum Vermindern der Segel gezwungen worden war, und gerade am Weihnachtsabende schritt das Barometer-Minimum über S. M. Schiff Saida hinweg. Zu-

nächst herrschten Stillen und ganz leichte westliche Brisen, bis in der ersten Nachtwache die großen Gradienten der rückwärtigen Hälfte sich durch frischen Südost geltend machten, der mit einer Böe einsetzte und dadurch die Feier des Christfestes unterbrach. Derart in den rückwärtigen Theil der Depression gelangt, gestatteten deren Südostwinde dem Schiffe, mit ihrer Bahn zu laufen, ihr so ziemlich Schritt haltend und sich gegen Cap Howe erhebend, so dass der nun stark nördliche Cours die von dem Minimum beschrittene Trace noch einmal schnitt und mit westlichen Winden die Richtung nach dem King George Sound eingeschlagen werden konnte.

Die das ganze Jahr hindurch um den 40. Breitengrad herum mit vorherrschend westlicher Richtung wehenden frischen und stürmischen Winde erzeugen in ihrem Gebiete eine mächtige, nach Osten laufende See, deren Höhe in den officiellen Berichten des Schiffscommandanten auf 6,8 *m* geschätzt wird. Ein Schiff, das mit einer solchen See läuft, ist gezwungen, Segel zu halten, um durch möglichst große Fahrt die Wirkung der schweren Wellen zu mildern, die auf den schwächsten Theil des Schiffes, das Heck, einstürzen. So brachte S. M. Schiff Saida die Fahrt mitunter bei frischem Backstagswinde auf 11—12 Knoten, besonders am 10. und 11. December. Am 12. wurde die Insel S. Paul gesichtet, die 1857 von S. M. Fregatte Novara exploriert und aufgenommen worden war. Der Wunsch, diesen Boden zu betreten, der, durch Tausende von Meilen von der Heimat getrennt, der Geschichte der österreich-ungarischen Kriegsmarine angehört, war gleich lebhaft in dem Schiffscommandanten, dem Stabe und der Mannschaft. Gar zu gerne hätten die österreichischen Seeleute nach den Spuren der berühmten Expedition geforscht, von dem Geschick der Thiere und Sämereien Kunde gesucht, die vor mehr als drei Decennien von der Fregatte dort zurückgelassen worden waren. Alles war bereit, um vor Anker zu gehen, als der zum Sturm auffrischende Wind und der rasch anwachsende Seegang die Absicht vereitelten.

Eine Stunde hindurch lag S. M. Schiff Saida im Lee der Insel bei, um etwaige Spuren von Leben auf ihr wahrzunehmen; allein nicht ein Rauchwölkchen wies auf die Anwesenheit von Robbenschlägern, die die Insel öfters besuchen, und auch von animalischem Leben konnte kein Anzeichen bemerkt werden. So wurde denn wieder in Cours gesetzt und die rasche Fahrt ließ bald die interessante Insel unter dem Horizonte verschwinden.

Thätigkeit während der Traversade. — Das häufig regnerische Wetter sowie das heftige Arbeiten des Schiffes äußerte seinen unvermeidlichen Einfluss auf die planmäßige Ausbildung der Mannschaft. Die militärischen Exercitien mussten zum großen Theile unterbleiben und durch theoretischen Unterricht ersetzt werden, während dagegen die seemännische Schulung durch das häufig nothwendige Segelmanöver gefördert wurde.

Anlaufen des Landes. — Die Küste Australiens kam am Morgen des 29. December in der Coursrichtung in Sicht. Beim Näherkommen wurden die dem King George Sound vorgelagerten Inseln und Klippen erkennbar und es zeigte sich, dass der Cours nur ganz unbedeutend geändert zu werden brauchte, um auf die Einfahrt loszusteuern — eine Thatsache, die nach dreiunddreißigtägiger Fahrt bei stürmischem und meist trübem Wetter das günstigste Licht auf die Genauigkeit der geführten Navigation, wie auch anderseits auf die Präcision der in Verwendung stehenden Instrumente zu werfen geeignet ist.

Dieses sehr zufriedenstellende Resultat der Mühewaltung des Navigations-Officiers wurde an Bord praktisch durch das Ausstechen einer Flasche Champagners anerkannt.

Um Mittag glitt die Corvette ganz knapp unter den kahlen Felsen des Bald Head Point in den King George Sound. Allgemein wurde die äußere Ähnlichkeit des Landes mit gewissen Partien der Küste Dalmatiens vermerkt, da der Granit und Gneis, welcher hier die Hügel bildet, dem vegetationslosen, das weiße Sonnenlicht widerstrahlenden Kalkfels bis zur Imitierung seiner Schichtung und Spaltung ähnelt. Langgestreckte, parallele Inseln sind dem Lande vorgelagert, auf deren einer, Breaksea Island, ein Leuchtthurm und eine Semaphorstation errichtet sind.

Nachdem der Versuch, gegen den nun aus dem Sunde herauswehenden Wind aufzulavieren gemacht und wegen des fortwährend um vier und mehr Striche plötzlich umspringenden Windes als aussichtslos aufgegeben worden war, wurde die Bemannung an die Ankerstationen gerufen, um das Schiff westlich der Michaelmas-Inseln zu verankern und, zum erstenmal nach dreiunddreißig Tagen, die Segel zu schließen.

Nach kurzer Zeit kam der Hafencapitän an Bord, der den bereits erflossenen Befehl zum Heizen zweier Kessel sehr angezeigt fand, da die Anzeichen darauf hinwiesen, dass in Bälde der Westwind auffrischen werde. Nach der officiellen Conversation mit dem Schiffscommandanten verbrachte er seine Zeit bis zum Dampfklarwerden der Maschine damit, den tausend Fragen gutmüthig Antwort zu stehen, die an ihn von allen Seiten gerichtet wurden. „Wie ist der Ankerplatz?“ fragte der Navigationsofficier; — von anderen Motiven geleitet, fügte ein anderer hinzu: „Ist er weit vom Lande entfernt?“ — Der wollte wissen, ob es hübsche Damen, Bälle, Concerte gäbe, jener, ob Lebensmittel zu haben wären. Wieviel Einwohner Albany habe, ob ein Bad vorhanden sei, ob man auch Australneger zu sehen bekomme, ob Hotels existierten, was die letzten Nachrichten aus Europa seien, ob Post für die Saida erliege, wann der nächste Postdampfer abgienge, — alle diese Fragen stürmten auf den armen Mann zugleich ein, der für alle eine freundliche Antwort und ein sympathisierendes Lächeln für die wirklich überwältigende Neugier der Ankömmlinge hatte. Endlich verkündete das probeweise Ansetzen der Maschine, dass sie dampfklar sei, der Anker wurde wieder gelichtet und das Schiff steuerte gegen die eine Kabel (180 *m*) breite Einfahrt des Princess Royal Harbour, um dort endlich von seiner langen Fahrt über den Indischen Ocean auszuruhen. Allein das Wetter schien ihm seine Ruhe nicht zu gönnen, denn, wie der Hafencapitän vorausgesehen hatte, frischte nun der Westwind auf, dass die See aufschäumte und die Tropfen einer gleichzeitig niedergehenden schweren Regenböe wie Geschosse auf Schiffskörper und Takelage prasselten. Gegen Wind und See kam das Schiff kaum auf und bedurfte zweier Stunden redlicher Anstrengung, um den nur 6 Seemeilen langen Weg nach dem neuen Ankerplatze vor dem Städtchen Albany zurückzulegen, das S. M. Schiff Saida die erste Gastfreundschaft in Australien angedeihen lassen sollte.

Capitel IV.

Die Colonie West-Australien — ihre Ureinwohner. — Die Stadt Albany. Aufenthalt S. M. Schiffes Saida *in Princess Royal Harbour. — Abreise und Fahrt nach Adelaide.*

West-Australien. — Geschichtlicher Überblick. — Von der ganzen, rund 184 000 geographische Quadratmeilen betragenden Fläche des australischen Continentes nimmt die Colonie West-Australien 66 078 Quadratmeilen ein, also mehr als ein Drittel. Trotz dieser ungeheuren Ausdehnung und trotz des Umstandes, dass seine Küsten schon vor mehr als 350 Jahren von Seefahrern besucht und beschrieben wurden, ist West-Australien die in der Entwickelung am weitesten zurückstehende Colonie der ganzen Gruppe. Seine Bewohner behaupten, „weil die Regierung daheim West-Australien stets stiefmütterlich behandelt habe“; doch besteht dieser Causalnexus naturgemäß eher im umgekehrten Verhältnisse.

Die Entdeckung Australiens war kein weltbewegendes Ereignis, wie jene Amerikas. Den Bewohnern der culturtragenden alten Welt ziemlich unbequem und weitab vom Wege gelegen, nur nach einer ungeheueren, nichts weniger als sicheren Seereise erreichbar und nach den damaligen nationalökonomischen Begriffen jedes Reichthumes bar, da seine Ureinwohner die fremden Entdecker nicht mit Gold und Silber und edlem Gestein überhäufen konnten, erfreute sich Australien nach seiner Entdeckung durch die Portugiesen im Jahre 1527 weitere 250 Jahre einer ruhigen Existenz. Während dieser Zeit erforschten die wenigen Seefahrer, welche zumeist vom Zufall in seine Gewässer verschlagen wurden, stückchenweise erst seine westliche, dann die Süd- und Ostküste. Die letztere lenkte durch James Cooks Beschreibung die Aufmerksamkeit der englischen Regierung auf sich, welche 1787 die erste Transportflotte mit Sträflingen unter Captain Arthur Philipp dahin entsandte.

So wurde die Ostküste, obwohl am spätesten erforscht, doch zuerst colonisiert. Der Erfolg ließ zu wünschen übrig. Für das der Cultur eröffnete, reiche Land war die gänzlich zugrunde gerichtete Moral der Colonie, die öffentliche Unsicherheit und die natürliche Abneigung jedes anständigen Menschen, sich dort anzusiedeln, ein reichliches Gegengewicht, indes bahnte doch dieser missglückte Anfang die spätere Prosperität an, da die Reichthümer des Landes bekannt und gewürdigt zu werden begannen.

Von dieser Colonie aus wurde 1826 der 35 Jahre vorher entdeckte King George Sound in Besitz genommen und im folgenden Jahre das Kriegsschiff Success ausgesandt, um einen Platz für eine Ansiedlung auszuwählen. Captain J. Stirlings Wahl fiel auf die Mündung des Swan-Flusses, die Stelle des heutigen Fremantle, der Hafenstadt von Perth. Sie war insoferne nicht glücklich, als der Hafen ein unsicherer ist und, was man allerdings damals noch nicht wissen konnte, nicht an der großen Schifffahrtsstraße liegt.

1829 entstand die erste Ansiedlung am Swan River, zu deren Gouverneur Captain Stirling, nachmals Sir James Stirling, ernannt wurde. Um die Colonie schnell zu einer reichen, aufblühenden zu machen, überließ die Regierung den neu ankommenden Ansiedlern Land nach eigener Wahl, in Verhältnis zu dem mitgebrachten Barvermögen. Dieses Vorgehen zog. Bereits im folgenden Jahre wuchsen 1000 neue Ansiedler zu, die ein Vermögen von $1^1/_2$ Millionen Gulden mitbrachten. Bald aber sollten sich die unerwarteten Schattenseiten dieses Systemes zeigen. Leute, welche nicht die Eignung oder auch gar nicht den Willen hatten, Landwirtschaft zu betreiben, erhielten auf Grund ihres Vermögens die besten Strecken Landes, die sie nicht bewirtschafteten. Die Idee eines sehr billigen Landerwerbes lockte speculationssüchtige und besitzgierige Capitalisten von England hinüber, welche von den bestehenden Verhältnissen auch nicht eine Ahnung hatten; denen, als sie am Swan River weder Fuchsjagden noch Wettrennen, noch sonstigen populären Zeitvertreib fanden und auch keine politische Rolle spielen konnten, das Leben eines Colonisten, das unlähmbarer Thatkraft und harter Arbeit bedarf, bald verleidet war. Diese kehrten in die Heimat zurück, die Ländereien aber, welche ihnen abgetreten worden waren, blieben in ihrem Besitze brach liegen und so giengen gerade die besten Grundparcellen dem Anbau verloren. West-Australien blieb eine ganz unentwickelte Colonie, welcher auch noch der Umstand Eintrag that, dass in den folgenden Jahren im Osten Gold gefunden wurde. Dorthin floss nun der Strom der Auswanderung, und selbst von den in West-Australien bereits ansässigen Colonisten wurde eine sehr große Zahl wieder weggelockt durch den *Rush* in die neuentdeckten Goldfelder, angezogen durch den glänzenden Schein immensen Reichthumes, den Frau Fama um den Osten Australiens gewoben hatte.

Stand der Montanindustrie. — Es schien, als ob es vom Schicksal nicht bestimmt sei, dass West-Australien sich hebe. Selbst als darin, nahe der Nordküste, der mächtige Magnet Gold gefunden wurde, führte dies der Colonie keine bleibenden Ansiedler zu. Die Entdecker hatten in ihrer Herzensfreude — oder aus anderen Gründen — so übertriebene Schilderungen von dem Reichthume der Goldfelder gemacht, dass die meisten Digger nach wochenlanger, ziemlich fruchtloser Arbeit enttäuscht wieder abzogen, es für bestätigt haltend, was früher von „Prospecters“ und „Experten“ behauptet worden war, dass es in West-Australien überhaupt kein Gold gäbe. Erst seit den letzten Jahren werden mehrere „zahlende“ Goldminen betrieben, und es wird, freilich auf kunstgerechtem, bergwerksmäßigem Wege, „Berggold“ gewonnen. Doch gehört hiezu Capital, bei dessen Vorhandensein vielleicht auch der Reichthum des Landes an Kupfer, Zinn, Zink, Blei, Antimon, Mangan, Asbest und Graphit ausgebeutet werden wird. Da aber die Anlage von Capital in Bergwerken eine wenn auch gute, so doch nicht außerordentliche Verzinsung erwarten lässt, so wird sie

zuwarten müssen, bis die Umgebung der Fundorte von Mineralproducten sich cultiviert haben wird, um nicht den schmalen Gewinn in außerordentlich hohe Regie und Transportkosten wieder zerfließen zu sehen. Daher bildet der überdies noch nicht gewährleistete mineralische Reichthum des westaustralischen Bodens nicht den mächtigen Hebel zur Einwanderung, den z. B. die Ausbeutung der Alluvialfelder von Victoria an die Hand gab, in denen Spaten und Wiege die gesammte Capitalsanlage der Goldsucher repräsentierten.

Stand der Bodencultur. — So kommt es, dass West-Australien, trotzdem seine Küsten bereits vor 350 Jahren entdeckt waren, im Jahre 1890 erst 43 700 „civilisierte" Einwohner zählte,[1]) welche von seinem immensen Areal nicht mehr als 47 687 *ha* oder $^1/_{7627}$ cultiviert haben, so dass von den im Durchschnitt auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden 8322 *ha* nur 1,1 *ha* Culturland sind. Dabei kommt jedoch in Rechnung zu ziehen, dass reichlich ein Drittel der Colonie von dem fürchterlichen australischen Busch bedeckt wird, während ein anderes Drittel wasserlose, dürre Wüste ist, der noch fast jeder Entdeckungsreisende zum Opfer fallen musste. Der Rest, ein Streifen, der längs der Nord- und Westküste (mit einer Unterbrechung vom 18. bis zum 20.° Südbreite) etwa 300 Seemeilen, an der Südküste 50 bis 100 Seemeilen Breite besitzt, ist Weideland, abgesehen von dem darin inbegriffenen bebauten Gebiet und 42 000 Quadratmeilen (144 480 km^2) Wald.

Es kann daher nicht wundernehmen, dass eine Colonie, die sich selbst nicht erhalten konnte und keinerlei Fortschritte machte, vom Mutterlande „stiefmütterlich" behandelt wurde und eine einfache Kroncolonie blieb, für welche die Königin den Gouverneur, die Minister und den kleineren Theil der legislativen Kammer ernannte.

Verfassung. — 1887 fasste die gesetzgebende Kammer mit 13 gegen 4 Stimmen, wobei die officiellen Mitglieder sich der Abstimmung enthielten (die Leute nennen dies in Australien „fast einstimmig"), die Resolution, es sei „auf dem Principe der Selbstregierung zu bestehen". Der Constitution gemäß wurde 1888 die gesetzgebende Kammer aufgelöst und eine Neuwahl ausgeschrieben. Die neue Kammer fasste nun einstimmig denselben Beschluss, welcher im April 1889 ausgearbeitet und dem englischen Colonialministerium und dem Parlamente als Bill vorgelegt wurde. Mit 1. Jänner 1890 wurde diese Bill mit geringen Abänderungen Gesetz und jetzt hat West-Australien eine Form der „verantwortlichen Regierung", welche einen Übergang zu der vollkommen selbständigen Regierung der übrigen australischen Schwestercolonien bildet. Die Dauer dieses Provisoriums ist im vorhinein auf jenen Zeitraum beschränkt, innerhalb dessen die Einwohnerzahl von West-Australien auf 60 000 anwachsen wird, respective, falls dieses Ereignis binnen sechs Jahren (bis 1. Jänner 1896) nicht eintritt, auf diese sechs Jahre.

Die Functionen des ehemaligen gesetzgebenden Rathes (Legislative Council, der allein die Gesetzesvorlagen ausarbeitete, als West-Australien noch Kroncolonie war) werden gegenwärtig ausgeübt von dem Legislative

[1]) 1891: 49 782, worunter 918 Chinesen. Ein 1889 sanctioniertes Gesetz setzt der Einwanderung von Söhnen des Reiches der Mitte bedeutende Hindernisse entgegen. Die bedeutendsten Ansiedelungen sind Perth, Fremantle und Albany. Außer diesen zählen mehr als 500 Einwohner nur Geralton, York, Newcastle, Guildford und Bunbury.

Council im Vereine mit einer gesetzgebenden Versammlung (Legislative Assembly). Die 15 Mitglieder der ersteren werden vom Gouverneur namens der Königin ernannt, die 30 der letzteren hingegen von der Bevölkerung gewählt.

Nach dem oben bezeichneten Zeitpunkte, also spätestens mit 1. Jänner 1896, wird an Stelle des Legislative Council ein Elective Council treten, dessen 15 Mitglieder so wie jene der Legislative Assembly gewählt zu werden haben.

Die Qualification zum Wähler ist an den Nachweis eines kleinen Besitzes (im Werte von 100 £) oder eines jährlichen Einkommens (10 £) gebunden. Mitglieder eines gesetzgebenden Körpers müssen im allgemeinen fünfmal soviel besitzen, respective erwerben. [1])

Volksbewegung, deutsche Einwanderer. — Aus den statistischen Aufzeichnungen ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung West-Australiens bis 1890 nur sehr langsam zugenommen hat. Im Jahre 1889 war allerdings der Überschuss der Anzahl von Geburten über jene der Todesfälle 983, während durch Einwanderung 578 Personen zuwuchsen, so dass im genannten Jahre die Bevölkerungszahl um 3,572% gestiegen ist. Doch ist dieses Verhältnis weit davon entfernt, ein durchschnittliches zu sein; so z. B. erfuhr die Einwohnerzahl 1888 nicht nur keine Vergrößerung, sondern nahm im Gegentheile um 351 Köpfe ab. Aus den Ziffern über die Bewegung der Bevölkerung lässt sich also kein Schluss ziehen, wie sich die Zukunft gestalten werde. In West-Australien jedoch ist man sehr zuversichtlich und thut auch wirklich einiges, um den Strom der Einwanderer dorthin zu lenken. Speciell für Colonisten aus den „vereinigten Königreichen" [2]) wird die neue, freie Verfassung ein Anziehungspunkt sein. Am willkommensten sind den Australiern als Ansiedler aber die Deutschen, denn wer so weit über See eine neue Heimat sucht, dem ist es Ernst mit der Arbeit und dann ist der Deutsche fast ausnahmslos nüchtern, fleißig und sparsam. Zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes SAIDA in Albany wurde dort die Ankunft einer ganzen Gemeinde aus Deutschland erwartet, die einen beträchtlichen Ländercomplex erworben hatte und eine „Stadt" gründen wollte. In einem solchen Falle stellt die Regierung der Colonie deutsche Ärzte und Seelsorger bei, baut eine Kirche, kurz, fördert auf jede Weise das Unternehmen.

Colonisationsverfahren. — Eisenbahnen nach dem Land Grant Systeme. — Bezeichnend für das angelsächsische Colonisationsverfahren ist die Art der Erschließung uncultivierter Gegenden; mitten in den Busch hinein wird eine Eisenbahn gebaut und anfänglich mit geringer Frequenz betrieben; die Rentabilität schafft sich die Bahn dann selbst. Zu solchem Betrieb gehört großes Capital, über welches die Colonialregierungen in Barem allerdings selten verfügen. Trotzdem aber ist ihre Casse gut bestellt, denn darin liegen eben Tausende von Quadratkilometern sogenannten Kronlandes, herrenlosen Landes, das freilich erst einen Wert bekommen muss. Dies hat zu dem sogenannten „Land Grant System" geführt, nach welchem gegenwärtig viele Eisen-

[1]) Details der Verfassung, sowie einen Vergleich der Constitutionen der verschiedenen australischen Colonien siehe II. Theil.

[2]) England, Schottland und Irland.

bahnen in Australien gebaut werden. Ein mächtiges Unternehmen dieser Art ist der bereits begonnene Bau einer Eisenbahn, die Albany mit den großen Metropolen Ost-Australiens verbinden soll. Fertig gestellt ist auf diese Weise die Bahn von Albany bis Beverley, 244 engl. (beiläufig 60 deutsche) Meilen.[1])

In diesem Falle wurden der Eisenbahngesellschaft als Staatssubvention für jede gebaute (engl.) Meile 12 000 *Acres* (4850 *ha*) Land überlassen, welches sich diese aus dem je 40 (engl.) Meilen rechts und links von der Eisenbahnlinie gelegenen Territorium nach Belieben auswählen durfte.

Ein solches Vorgehen erscheint ungemein bestechend. Das Land erhält eine Eisenbahn, um die Erzeugnisse seiner Cultur auf den Markt bringen zu können; zugleich wird die Colonisation nach einem großen System betrieben, das im voraus die Lage der Ansiedlungen (Towns“ heißen sie im australischen Sprachgebrauche) festsetzt. So wird es auch vermieden, zwischen schon vorhandenen Ortschaften, deren Lage nicht von der Rücksicht auf die Wege des Dampfrosses dictiert worden ist, dann doch, wenn die Nothwendigkeit es gebietet, eine Bahn anlegen zu müssen, die vielleicht schwierige Hindernisse zu überwinden hätte und kostspielig werden könnte.

Beim Abschlusse des Vertrages mit der Gesellschaft stellt die Regierung auch die Bedingung, dass in den Statuten der Land Grant Company, welche verpflichtet ist, jährlich eine gewisse Anzahl von Leuten in das ihr abgetretene Gebiet zu importieren, Vorsorge für unbemittelte Colonisten getroffen werden muss, derart, dass sie auch gegen Ratenzahlungen Land erwerben können. Der ganze Vorgang scheint den Interessen der Colonie aufs beste zu entprechen.

Betrachtet man aber das System, wie es sich thatsächlich herausgebildet hat, genauer, so muss man sich bald fragen, ob die Nachtheile, die es im Gefolge hat, seine Vortheile nicht etwa aufwiegen werden.

Da ist nun vorerst hervorzuheben, dass das Capital der Actiengesellschaft nicht westaustralisch ist, sondern aus Victoria und Neu-Süd-Wales stammt. Es mag daher den Capitalisten nicht so sehr die Hebung der Colonie West-Australien, als der finanzielle Erfolg ihres Unternehmens ohne Rücksicht auf die Colonie am Herzen liegen. Der Betrieb der Bahn, der an und für sich im Anfange nicht gewinnbringend ist, kann daher leicht in zweite Linie treten und im Interesse der Actionäre oder einzelner einflussreicher Personen einer Landjobberei Platz machen, deren Folgen in Australien nicht unbekannt sind, und die gerade hier gefährlich werden kann. Naturgemäß wählt sich die Eisenbahngesellschaft aus dem zu ihrer Verfügung stehenden Streifen Land das beste aus, und von diesem werden wieder die allerbesten Stücke von den Machthabern der Gesellschaft mit Beschlag belegt, da sie ja die erst- und bestinformierten Käufer sind. Dies ist bereits oder war vielmehr schon vor der Eröffnung der Bahnlinie geschehen. Einzelne Personen besitzen Ländereien in so großartiger Ausdehnung, dass eine Selbstbewirtschaftung ausgeschlossen erscheint, sie also offenbar das Land nur kauften, um es mit entsprechendem Nutzen wieder an kleinere Ansiedler weiterzugeben; diese Personen aber sind beim Verkaufe freilich nicht mehr daran gebunden,

[1]) Beverley ist mit Perth durch eine Staatseisenbahn verbunden, die zwei kurze Zweigbahnen nach Northam und Newcastle aussendet. Im ganzen hat West-Australien 190 engl. (etwa 91 deutsche) Meilen Staatsbahn.

die verhältnismäßig noch milden Bedingungen der Gesellschaftsstatuten beizubehalten.

Aber selbst die Statuten zeigen an manchen Stellen drückende Bestimmungen, die gerade den unbemittelten Farmer treffen, der gezwungen ist Ländereien auf Raten zu kaufen. Am härtesten in dieser Beziehung ist die Verfügung, dass bei Nichteinhaltung eines einzigen Zahlungstermines oder anderer Contractsbedingungen nicht nur alle bereits gezahlten Raten, die Vermessungskosten, Ersätze für etwa beim Ankauf vorhandene Baulichkeiten etc., sondern auch die unter Vertrag stehenden Länder selbst sammt allen seit dem Abschlusse des Contractes darauf eingeleiteten Ameliorationen an die Gesellschaft verfallen. Contractsbedingnisse sind unter anderem:

Jeder Käufer ist gehalten, binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des Kaufes sein Gebiet einzuhegen, es vollständig von allen Bäumen und Gebüsch zu klären und mindestens den fünften Theil davon bebaut zu haben. Dass dies thatsächlich geschehen sei, muss er vor Ablauf dieser fünf Jahre durch Zeugen erhärten. Außerdem behält sich die Gesellschaft $^1/_{20}$ des Wertes aller Mineralproducte, welche auf oder unter dem durch sie verkauften Boden gefunden werden, für ewige Zeiten vor, ebenso das Recht des Verkaufes von Spirituosen in den von ihr in Plänen bereits ausgearbeiteten Städten.

Wenn man damit die äußerst liberalen Bedingungen vergleicht, die überall dort statthaben, wo der Verkauf uncultivierten Landes ausschließlich von der betreffenden Colonialregierung selbst ausgeht, besonders aber in Neu-Seeland und Queensland, wo der Boden im allgemeinen unverhältnismäßig reicher ist als in West-Australien, so muss man bezweifeln, ob diese Art Bahnen zu bauen die Hebung der Colonie am raschesten bewerkstelligen wird, ob nicht vielmehr die anderen Colonien Australiens ihren Vorsprung bewahren und vergrößern werden.

Aussichten für Einwanderer. — Zahlreiche Broschüren und Prospecte werden verbreitet, in denen alle Welt zur Einwanderung nach West-Australien eingeladen wird. Es ist natürlich, dass deren feuilletonistisch gehaltene Beschreibungen meistens etwas dick aufgetragen sind, allein anderseits ist nicht zu leugnen, dass ein Auswanderer, der ein kleines Capital mitbringt, in West-Australien ein gutes Fortkommen finden kann, auch wenn er sich nicht selbständig etabliert; denn physische wie geistige Arbeit wird (wie übrigens überall in Australien) gut bezahlt. Ein Taglöhner kann bis zu 6 sh. (3 fl.), ein geschickter Arbeiter 10—15 sh. (5—$7^1/_2$ fl.) täglich verdienen. Allerdings ist auch das Leben dort nach unseren Begriffen theuer und besonders der geringste Luxus beinahe unerschwinglich.

Voraussichtliche Zukunft der Colonie. — Diese Preisverhältnisse werden sich indessen ändern, wenn einmal West-Australien genug Agricultur betreiben wird, um seinen eigenen Bedarf an Brot- und Feldfrucht zu decken; gegenwärtig muss jedoch der größere Theil des Bedarfes an Lebensmitteln noch importiert werden. Dass West-Australien ein eigentliches Getreideland werde, dafür scheinen die Bedingungen größtentheils zu fehlen; wohl aber wird es der Vieh- und besonders der Schaf-Zucht ein weites Feld eröffnen; jetzt schon ist Schafwolle ein ziemlich bedeutender Exportartikel.

In zweiter Linie scheint diese Colonie bestimmt, ein Weinland zu werden. Die größtentheils aus Österreich-Ungarn importierten Reben gedeihen recht gut, verlieren aber leider, wie es beim Weinstock immer der Fall ist, bald ihre Individualität, indem sie nach kurzer Zeit schwere, dunkle, den Capweinen ähnliche Producte liefern. 1890 waren 360 *ha* Weinculturen vorhanden, die ein Jahreserträgnis von 7170 *hl* gaben.

Waldreichthum. — Eine Quelle großen Reichthums besitzt West-Australien in seinen schönen Wäldern, die die vorzüglichsten Nutz- und Bauhölzer in den gewaltigsten Dimensionen hervorbringen. Von diesen ist besonders das Yarrahholz hervorzuheben.

Der Yarrahbaum *(Eucalyptus marginata)* entstammt dem Geschlechte der Eucalypten, dem überhaupt fast alle Waldbäume Australiens angehören. Er bildet in den südlichen und westlichen Districten mächtige Urwälder mit einem Bestande von über 37 000 km^2. Baumriesen mit 60 *m* hohen, 2 *m* im Durchmesser haltenden Stämmen sind darin keine Seltenheit. Das rothe, äußerst harte und dauerhafte Holz ist vor allem für Wasserbauten sehr gesucht, weil es unter Wasser beinahe unverwüstlich ist und merkwürdiger Weise auch vom Bohrwurm nicht angegriffen wird. Ein großer Vorrath von 100′ (engl.) langen und 1′ starken Balken war zur Zeit des Besuches der Saida in Albany eben bereit, um nach Port Natal für die dortigen Hafenbauten verschifft zu werden. Die englische Versicherungsgesellschaft „*Lloyd*" gibt dem Yarrahholz für Schiffbauzwecke eine Lebensdauer von 12 Jahren, die der höchsten, jener des Teakholzes mit 14 Jahren, zunächstkommt.

Ebenso wie das Yarrahholz vom Bohrwurm verschont bleibt, wird es auch von Termiten nicht angegriffen und eignet sich deswegen sehr als Bauholz und zu Eisenbahnschwellen in Ländern, die unter dieser Plage leiden. Die Abfälle werden zu Holzstöckeln verarbeitet, die ein ganz ausgezeichnetes, billiges Pflaster geben.

Nächst dem Yarrah- und dem ganz ähnlichen Karriholze nimmt unter den Waldproducten West-Australiens das Sandelholz, von welchem viele Schiffsladungen nach China versendet werden, eine wichtige Stelle ein.

Perlfischerei. — An den Küsten West-Australiens finden sich ausgedehnte Bänke von Perlmuscheln, die eine rege Fischerei ins Leben gerufen haben. Etwa 2000 *t* Perlmutter werden jährlich exportiert und der Wert der gefundenen Perlen, wenn auch naturgemäß großen Schwankungen unterworfen, ist ein bedeutender (1886: 15 000 £, 1889: 30 000 £).

Mineralische Producte. — Von mineralischen Producten des Landes sind Gold (erst seit 1886 in bedeutenderen Mengen), dann Blei, Kupfer und Zinn hervorzuheben. Die letzteren werden meist als Erze exportiert, da es leider bis jetzt nicht gelungen ist, in West-Australien nennenswerte Kohlenlager aufzufinden.

Interessen angelegter Capitalien. — Die fünf großen Banken der Colonie, mit einem Capital von zusammen 48 Millionen Gulden, zahlen Dividenden von 15—17½%, ein Fingerzeig, der auf den hauptsächlichsten Hemmschuh der Entwicklung West-Australiens, den Mangel an Capital, hinweist.

Klima. — Von einem Klima West-Australiens im allgemeinen zu sprechen, ist nicht gut möglich, da sich dieses Land einerseits bis hoch in die Tropen erstreckt, anderseits aber bis zum 35. Grad Südbreite reicht, eine Ausdehnung, wie sie die Nordhalbkugel etwa zwischen Khartum und Candien aufweist. Um den klimatischen Unterschied im Norden und Süden von West-Australien zu illustrieren, kann angegeben werden, dass die mittleren Temperaturen des Juli, respective December, im Norden 24° C., resp. 32° C., im Süden 11° C., respective 15,5° C. betragen.

Ebenso ungleich wie die Temperatur ist die jährliche Regenmenge über die Colonie verbreitet, die bei Cap Leeuwin etwa 120, längs der übrigen Küste circa 60—30, im Bereich der tropischen Regen wieder bis zu 90 *mm* beträgt, im Inneren aber sich nirgends über 30 *mm* erhebt.

Das Klima der südlichen und westlichen Regionen soll ein vorzügliches, der Gesundheit sehr zuträgliches sein. Im tropischen Theile jedoch ist die Mortalität eine ungewöhnlich hohe, was sich auch in den statistischen Nachweisen der Colonie dadurch bemerkbar macht, dass die Sterblichkeitsprocente von dem Momente an zu wachsen beginnen, in welchem dieser Theil des Landes anfieng, colonisiert zu werden.

Die Ureinwohner West-Australiens und des australischen Continentes überhaupt. — Trotz des Umstandes, dass die Cultur in West-Australien noch wenig um sich gegriffen hat, sind seine Ureinwohner, die von jeher nicht zahlreich gewesen sein mögen, beträchtlich zusammengeschmolzen.

Die große Mehrzahl der Bemerkungen, welche für die Ureinwohner West-Australiens gelten, haben ihre Richtigkeit auch für den übrigen Theil der Australneger. Wir wollen uns daher hier etwas eingehender mit den „Australnegern“ beschäftigen, und später bei Besprechung der Eingeborenen immer nur etwa vorhandene Unterschiede betonen.

Ursprung und Racenstellung. — Die Stimmen der Ethnologen einigen sich fast ohne Ausnahme dahin, die Race der Australneger auf die unterste Stufe des Menschenthums zu stellen, und nur wenige Gelehrte haben den Versuch gemacht, nach dem Ursprunge der verschiedenen Stämme zu forschen, welche Australien bevölkern. Die meisten haben es sich genügen lassen, ihre Sitten und Gebräuche zu beschreiben, ohne eine Meinung über ihr Herkommen auszusprechen.

Alle, die sich mit dieser Frage beschäftigt haben, sind jedoch durch verschiedene Schlüsse zu der Endansicht gekommen: Die Bevölkerung Australiens habe sich von der Nordküste des Continentes aus gegen Süden verbreitet, so dass die Stämme der Südküste diejenigen seien, die sich am längsten auf der Wanderschaft befänden. Eyre sagt, der Ausgangspunkt müsse etwa Arnhemsland gewesen sein, von wo aus eine langsame, vielleicht Jahrtausende währende Migration auf drei verschiedenen Wegen ausgieng: direct durch die Mitte des Continentes zum Spencer- und S. Vincent-Golf, längs der Ostküste zum King George Sound und längs des Golfs von Carpentaria und der Westküste nach Queensland und Neu-Süd-Wales.

Dr. J. D. Lang spricht in einem seiner Werke („Cooksland“) die von vielen getheilte Ansicht aus, dass die Australneger ein ungemein alter Volksstamm seien, der, ein Glied der Familie der Papua-Stämme, einmal eine höhere Civilisation besessen habe, was daraus zu schließen sei, dass die Australneger selbst die Kunst verlernt hätten, Canoes zu bauen, denn auf solchen Booten wie die jetzt von ihnen benützten hätten ihre Vorfahren nie die Torresstraße übersetzen können. Sir Thomas Mitchell spricht dieser Menschenrace ebenfalls hohes Alter zu. „Vielleicht,“ sagt er, „ist das eiserne Beil die einzige wichtige Errungenschaft ihrer Civilisation seit drei oder vier Jahrtausenden.“

Seit den ersten Berichten über diese Stämme, also seit mehr als drei Jahrhunderten, sind keine Veränderungen an ihnen bemerkbar, außer etwa jenen, welche die Berührung mit den Weißen hervorbringt. Die Beschreibungen, die die verschiedenen holländischen Seefahrer, sowie auch Dampier, von ihnen geliefert haben, passen heute noch buchstäblich auf sie.

P. Topinard („L'Anthropologie“) ist der Meinung, dass der Norden Australiens ursprünglich von einer noch niedriger stehenden Race bewohnt gewesen sein müsse, von welcher die wollhaarigen Individuen und die häßlichen, mißgeformten Stämme herzuleiten wären. „Wenn,“ sagt dieser Gelehrte, „die Australneger der Haarbildung nach Hindus sind, so sind sie in jeder sonstigen Beziehung Melanesier, von derselben Art wie die Bewohner der Neu-Hebriden.“

Huxley hält die australische Race für identisch mit jener, die in der Urzeit Dekkân bevölkert hat, eine Ansicht, die in dem Körperbau der Schwarzen Indiens sowie in gemeinschaftlichen Zügen der Sprache der Dravidas und der Australier, dann in dem Vorkommen des Bumerang, dieser eigenthümlichen Waffe, in beiden Ländern und in Überresten von Kastenwesen, welche sich bei den Australiern erhalten haben, eine Bestätigung zu finden scheint.

Die einzigen Denkmale aus alter Zeit, die wir von dieser räthselhaften Race haben, sind die Zeichnungen und Malereien, die Captain (nachmals Sir George) Grey in den Höhlen der Gebirgszüge im Nordwesten, und Austin in den centralen Bergketten gefunden haben. Bei einem oder dem anderen Bilde finden sich hieroglyphenartige Zeichen, deren regelmäßige Anordnung darauf hinzuweisen scheint, dass sie Charaktere irgend einer Schrift seien, die zu entziffern wir gegenwärtig keinen Anhaltspunkt haben.

Professor W. J. Stephens glaubt, dass die Australier vom nördlichen Asien durch Indien nach Australien gekommen seien, wie andere Zweige desselben Volksstammes nach Afrika. Gegen einen solchen gemeinschaftlichen Ursprung würden jedoch mehrere charakteristische Unterschiede sprechen: Der Australneger hat eine breite, niedere Stirne, die aber doch höher ist, als jene des afrikanischen Negers; sein Unterkiefer ist wohl kurz, mit breiter Basis, doch weniger hervorstehend als jener des Afrikaners; die Nase, wenn auch flach und breitgedrückt im Verhältnis zu jener des Europäers, ist dies doch nicht in jenem Grade, wie bei dem echten Neger, gegen welchen der Australier auch durch seine hellere Hautfarbe absticht. Die Augen des Australnegers liegen weit auseinander und tief in den Höhlen; sie haben große Pupillen und eine dunkelbraune Iris, während die Hornhaut gelbe Flecken trägt. Die Statur des Australnegers ist etwa die des Europäers; große Leute sind jedoch selten. Sein Körperbau ist proportioniert und muskulös, die Wadenmuskel sind wohl entwickelt, die

Ferse nicht, wie bei den echten Negern, nach rückwärts herausstehend. Das Haar ist schwarz, straff oder lockig, im Gegensatze zu dem wolligen, spiralig-gekräuselten der Papuas und der ausgestorbenen tasmanischen Race. Der Gesichtsausdruck der Australneger ist, obschon sie so tief auf der Leiter der Cultur stehen, ein durchaus nicht unintelligenter und der Gesichtswinkel, dessen Größe ein Kriterium für die Thierähnlichkeit der Physiognomie ist, beträgt bei ihnen 75—85°.

Zahl der Australneger. — Ihre Arbeitsscheu. — Die Anzahl der Australneger wurde von Gouverneur Phillip zu Ende des vorigen Jahrhunderts auf eine Million geschätzt, eine Ziffer, die wohl auf allzu roher und übertriebener Schätzung beruht, denn der Census des Jahres 1881 ergab 31 700 „civilisierte" Schwarze, während die Zahl der wirklichen „Wilden" zu jener Zeit etwa 70 000 betragen haben mag.

Was speciell West-Australien anbelangt, so ist die Anzahl seiner Ureinwohner vielleicht schwerer zu schätzen als die irgend einer anderen Colonie, denn ein großer Theil des Landes ist nicht von Europäern bewohnt, ja, nicht einmal erforscht; wie viele Eingeborene in ihrem Urzustande dieser Theil beherbergen mag, entzieht sich der Schätzung. In den cultivierten Districten mögen etwa 7000—8000 Australneger leben, die meisten längs der Küste, wo sie als Perltaucher vielfach ihr Brod verdienen. Ein kleinerer Theil steht im Dienste der Squatter auf den Viehzuchtstationen, meistens nur in untergeordneten Stellungen, doch ist auch der Versuch gemacht worden, solche Stationen mit einem nur aus Eingeborenen bestehenden Personal zu betreiben. Diese Beschäftigungen, die einzigen, zu denen sie sich anwerben lassen, sind dadurch charakterisiert, dass sie jenen, die ihnen obliegen, nicht die Nothwendigkeit fester Wohnsitze auferlegen, eine Nothwendigkeit, der diese eingefleischten Nomaden stets aus dem Wege gehen, gerade wie auch harter manueller Arbeit; sie taugen weder zum Handwerker, noch zum Taglöhner, sie leiden lieber Hunger, als dass sie sich sesshaft machten, und vermeiden es sogar, Städten und Ansiedlungen auch nur in die Nähe zu kommen.

In ihrer Lässigkeit werden sie nicht nur in diesem Theile, sondern in ganz Australien noch unterstützt durch die vielleicht allzuweit gehende Humanität der Regierung, welche jedem Individuum ohne alle Gegenleistung jährlich ein gewisses Quantum Thee, Zucker, Mehl und Tabak verabfolgen lässt und die Leute auch noch mit Decken versorgt, so dass die Noth sie kaum jemals zum Arbeiten zwingt. Die Fürsorge der Regierungsbehörden geht so weit, dass es den Colonisten strenge untersagt ist, einem Eingebornen geistige Getränke zu verabfolgen; indessen gelingt es den braven Australnegern häufig, wenn auch nach ihrer Ansicht nicht oft genug, sich ihr Lieblingsvergnügen, einen ordentlichen Rausch, zu verschaffen.

Art der über sie erhältlichen Informationen. — Die Angaben, welche man über Leben und Treiben der Ureinwohner Australiens erhalten kann, sind sehr spärlicher Art. Die Presse beschäftigt sich nur ausnahmsweise mit ihnen, so z. B. in den Veröffentlichungen der Missionen, die sich meistens damit begnügen, mit besonderen „Beispielen" Reclame zu machen; von den Ansiedlern selbst ist eigentlich nicht viel mehr zu erfahren. Nach deren Angaben lebt die Hauptmasse der schwarzen Ureinwohner West-Australiens um den

District Perth herum, ohne aber fixe Wohnsitze angenommen zu haben. Eine allgemeine Charakteristik derselben, heißt es, ließe sich nicht geben. Wenn auch die Australneger alle ein und derselben Race angehören, so sind doch die einzelnen Volksstämme von großer Verschiedenheit. Manche, insbesondere die Bergvölker der Norddistricte, sollen aus kräftigen, ebenmäßig gebauten, hoch gewachsenen Menschen bestehen, deren Charakter als kriegerisch, tapfer und ehrlich geschildert wird, während die Eingeborenen des Südwestens physisch und moralisch niedrigstehende, unverlässliche, feige und diebische Gesellen wären. Gemeinsam ist allen nebst ihren Stammesmerkmalen nur die Abneigung gegen jede Arbeit.

Ihre Lebensweise. — Hütten und Lager. — Sie sind echte Nomaden. Jeder Stamm „besitzt“ ein gewisses Territorium, das er in sehr seltenen Fällen verlässt, so z. B. wenn ein Nachbarstamm ihn bei einer Gelegenheit einlädt oder auf Kriegszügen. Dafür aber wird auch ein Eindringen Fremder in dieses Territorium nicht geduldet, und selbst zu friedfertigen Botschaften muss die feierliche Erlaubnis des ganzen Stammes eingeholt werden, um dessen Gebiet betreten zu dürfen.

Innerhalb des eigenen oft sehr ausgedehnten Landes, dessen Grenzen die Eingeborenen sehr genau kennen, befinden sie sich auf steter Wanderschaft, bald zu den Flüsschen, wo sie Aale stechen, bald zu den Weidegründen des Känguruhs, bald wieder in den jungfräulichen Wald, um Holz für ihre Waffen zu holen, oder zur „Ernte“-Zeit in jene Landstriche, wo sie ihr Brot, die Yamswurzel und das Akazienharz, finden. Ihre Behausungen sind daher auch nur sehr vergänglicher Natur. Obwohl sie es vorziehen, wenn es möglich ist, am Abende eines der schon früher einmal errichteten Lager zu beziehen, so ist doch im anderen Falle ein neues bald errichtet. Zu diesem Zwecke erklimmen die Männer je einen starken Baum, von dem sie mit großer Fertigkeit ein hohes Stück Rinde abschälen.[1]) Aus diesem Material, sei es allein oder mit Hilfe von Pfählen und Zweigen, mitunter auch nur aus Zweigen, ist die Hütte bald errichtet, in der Art eines Kartenhauses oder eines kegelförmigen Gerippes aus Ästen, das mit der Rinde verkleidet wird. Je fünf oder sechs Hütten bilden eine Gruppe, die durch einen größeren Zwischenraum von der nächsten getrennt wird. Der Grundriss des Lagers ist bei jedem Stamme eine ganz bestimmte Figur, so dass ein Kundiger aus der Anordnung der Hütten sofort auf den Stamm schließen kann, dem ein solches „Dorf“ angehört. Auch sollen die Hütten der Verheirateten, jene der ledigen Männer und die der Mädchen stets strenge voneinander getrennt sein.

Gefäße. — Der unsteten Lebensweise entspricht auch der unmittelbare Besitz jedes Einzelnen. Das einzige „unbewegliche“ Eigenthum des ganzen Dorfes ist ein aus einem Baumstamme durch Feuer ausgehöhlter großer Trog zum Zerstampfen verschiedener Blüten, die dann mit Wasser übergossen, ein Getränke liefern. Der Trog muss seines Gewichtes wegen beim Aufbruche stets zurückgelassen werden und wird fallweise neu erzeugt. Töpferei ist ganz unbekannt. Die einzigen im Gebrauch stehenden Gefäße sind aus Holz, seltener aus Rinde. Ein entsprechend geformter Knorren wird auf höchst mühselige Weise aus-

[1]) Alle Eucalypten zeigen die charakteristische Eigenschaft, dass die Rinde sich leicht in langen Streifen vom Splinte ablösen lässt.

gehöhlt, ganz dünn bearbeitet und geglättet; oft werden daran Tragschnüre befestigt, da die Weiber diese Gefäße auf Märschen, während welcher kein Wasser anzutreffen ist, gefüllt mitschleppen müssen.

Kochkunst, Nahrung. — Diesem culinarischen Apparat entsprechend ist auch die Kochkunst sehr einfach. Rösten und Braten sind die einzigen Methoden, um Speisen zuzubereiten. Die den Australnegern nachgesagte Gepflogenheit, dass sie das Fleisch der auf der Jagd erlegten Thiere roh und noch blutend genössen, scheint nicht geübt zu werden, sondern eher das Gegentheil, dass sie überhaupt kein Nahrungsmittel roh zu sich nehmen.

Anderseits sind sie durchaus nicht wählerisch in ihrer Kost, sie gehören zur Classe Omnivora; es gibt kaum einen Theil des Landes, in dem sie nicht irgend eine Nahrung fänden, und es gibt kein Naturproduct, welches zur Ernährung dienen könnte, das der Australneger nicht genießen würde.

Im allgemeinen kennt er alle Pflanzen seiner Gegend; er weiß, welcher er sich bedienen darf und welche er meiden muss. Er ist vollkommen vertraut mit den Lebensgewohnheiten aller vorkommenden Thiere, vom Känguruh und Dingo bis zur kleinsten Maus, vom Emu bis zum australischen Zaunkönige. Fische, Muscheln, Insecten und Crustaceen kennt er sämmtlich, und weiß auch die leichtesten und schnellsten Methoden, um ihrer habhaft zu werden.

Er versteht es, aus Giftpflanzen die nahrhafte Stärke zu gewinnen, er zermalmt Samen zu Mehl — in wasserlosen Gegenden weiß er seinen Durst mit den Wurzeln gewisser Bäume zu löschen — kurz, selbst in Australien gibt es kaum eine Gegend, die ungastlich genug wäre, ihn seinen Lebensunterhalt nicht finden zu lassen. Freilich mögen da Gerichte unterlaufen, die in Europa stark aus der Mode wären. Eidechsen, Iguanos, Schlangen (selbst giftige), Frösche, die Larven einer gewissen Cerambyx-Art, welche die Grasbäume bewohnt, die *pupae* der Ameisen (vulgo Ameiseneier), alles, was da kriecht und fliegt, kommt, wenn man hier so sagen darf, in den „Topf“.

Das größte Fest für einen Eingeborenen West-Australiens ist es aber, wenn ein Wal an der Küste strandet. Wie sämmtliche Naturproducte, seien sie nun zur Nahrung oder zu sonstigen Zwecken dienlich, wird das Thier als gemeinsames Eigenthum des Stammes angesehen. Der Entdecker beeilt sich, durch Feuerzeichen möglichst viele Stammesgenossen zusammenzurufen, auch fremde, zufällig in der Nähe befindliche Stämme werden eingeladen, und es beginnt eine Orgie, die in ihrer Scheußlichkeit der Beschreibung spottet. Die Männer fallen über den Riesenkörper her, unbekümmert um die Haie, die ihn in großer Anzahl umschwimmen, und beginnen die Festlichkeiten damit, erst sich und dann ihre Weiber mit dem thranigen Speck vom Kopfe bis zu den Füßen einzureiben; dann schneiden sie zuerst die Leckerbissen aus dem groben Fleisch heraus, dessen Fasern die Dicke eines Gänsekieles besitzen, und rösten oder braten sie am Spieße. Tagsüber wird gegessen und nur gegessen, des Nachts Korroborri gehalten, d. h. ein grotesker Tanz im Scheine der Feuer aufgeführt, zu dem die Weiber musicieren. Dies dauert tagelang weiter, so dass die Schwelger sich buchstäblich in das bereits in Zersetzung befindliche Fleisch hineinfressen; weder die zunehmende Verwesung, noch die aus der Übersättigung mit solcher Fleischkost entstehende eigenthümliche Hautkrankheit machen dem Fraße ein Ende. Indigestionen erscheinen, die in den leichteren Fällen die Leute mürrisch und zänkisch machen, so dass das Ende häufig Streit und Kampf ist. Trotzdem fallen dieselben Leute

das nächstemal mit derselben Fressgier — und demselben Erfolge — wieder über solch einen unglücklichen Meeresriesen her. Bei anderer Nahrung jedoch scheuen die Australneger jeden Anschein von Fäulnis und verschmähen jedes Fleisch, welches den geringsten Geruch hat oder selbst nur mit Fliegen besetzt ist.

Auch das Pflanzenreich liefert einen bedeutenden Theil der Nahrung. Obwohl die Australneger keinen Ackerbau betreiben, so bringt Australien doch eine solche Menge essbarer Vegetabilien hervor, dass diese für die verhältnismäßig spärliche wilde Bevölkerung mehr als genügen. Einen wichtigen Platz unter den Nährpflanzen der Eingeborenen West-Australiens nimmt der Nardu (*Marsilea quadrifolia*) ein, ein Moos, dessen Sporenbehälter gesammelt, geröstet und nach Entfernung der leichten Asche der Wände zwischen zwei Steinen unter Zugabe von Wasser zerrieben werden. Ohne Salz oder Ferment wird der so erhaltene Teig geröstet und gegessen. Dieses Brot hat sehr wenig Nährwert, ist jedoch in schlechten Zeiten wochenlang die einzige Nahrung der Eingeborenen. Nardu wächst hauptsächlich auf den Marschen im Nordwesten.

Einer ähnlichen Behandlung werden die Samen mehrerer Grasarten unterworfen. Außer diesen dienen zur Nahrung die Wurzeln vieler Farne, roh und geröstet, das Herz des Grasbaumes, die Wurzeln und Knollen einiger Liliaceen und Orchideen, mannigfache Beeren, das Harz der Wattle-Akazie und viele süße Blüten, so z. B. jene des sogenannten australischen Gaisblattes, einer Banksia; auch ein essbarer Schwamm wird gefunden, der ähnlich der Trüffel ist und manchmal 10—15 *kg* schwer wird.

Viele Reisende versichern, dass die Kochoperationen der Australneger sehr nett und appetitlich seien, so Hodgkinson und Captain Grey, während andere das Gegentheil behaupten. Vielleicht verhält es sich damit ähnlich wie mit den diametral entgegengesetzten Charakterschilderungen, die wir erhalten, auf deren Ursprung vielleicht die im folgenden citierten Stellen einiges Licht werfen.

R. Brough-Smith, langjähriger Commissioner am Board for the Protection of Aborigines von Victoria, also eine gewichtige Autorität, sagt in seinem Buche „*The Aborigines of Victoria*“:

„Die verschiedenen Entdecker Australiens fanden daselbst Eingeborene vor, welche der gegenwärtig existierenden Race angehörten. Diese befanden sich in einem Zustande wilder Natürlichkeit oder natürlicher Wildheit; sie hatten nie von einem anderen Volk als dem eigenen gehört, und selbst von diesem kannten sie nur die allernächsten Stämme. Die Zeichen und Gesten, mit welchen man sonst freundliche Gesinnung beim Zusammentreffen mit fremden Menschenracen auszudrücken pflegt, waren ihnen ganz unbekannt. Wenn man es daher selbst dazu brachte mit ihnen in Verkehr zu treten, so war doch die Situation stets kritisch und bereitete manche Verlegenheit. Bei fast allen Gelegenheiten jedoch, wo es gelang, sich ihnen verständlich zu machen, und wo die Europäer die Absicht kundgaben, die Eingeborenen zu beruhigen, haben diese letzteren sich auch freundlich gezeigt.“

Ein bemerkenswertes Beispiel hiefür ist der Schiffbruch des österreichisch-ungarischen Barkschiffes S. Stefano im October 1875, über den aus einer Nummer des „*Fremantle Herald*“ Folgendes zu entnehmen ist:

„Das Barkschiff S. STEFANO, 1300 *t*, von Fiume, 17 Mann Bemannung, erlitt an der Küste, wie es sich später herausstellte, in der Nähe des Point Cloates Schiffbruch. Nur 10 Mann konnten das Land erreichen. Diese lebten von rohen Muscheln und solchen Nahrungsmitteln, welche die Brandung ans Land spülte. Die Leute hegten nur geringe Hoffnung auf ihre Rettung und lebten in steter Furcht vor den Eingeborenen, welche sie für Cannibalen hielten. Alle Karten und Instrumente waren verloren, so dass sie weder constatieren konnten, an welchem Theile der Küste sie sich befänden, noch in welcher Richtung die nächste Ansiedelung liege.

Nach mehreren Tagen voll harter Leiden kamen Eingeborene zum Strande herab und nahmen mit Staunen die schiffbrüchigen Seeleute wahr, mit welchen sie freundliche Beziehungen anzuknüpfen suchten. Nach einigem Zögern giengen die Matrosen hierauf ein. Nun zeigten ihnen die Australier, wo sie Wasser fänden, fiengen Fische für sie, bereiteten sie auch zu und zerstreuten überhaupt durch ihr Benehmen jede bei den Weißen etwa noch übrig gebliebene Spur von Misstrauen. Sie überwachten den Strand und brachten alles, was von dem Schiffbruche herrühren mochte, getreulich ihren neuerworbenen Freunden. Unwissentlich gaben sie ihnen darunter auch ein Danaergeschenk, eine an das Land gespülte Karte Australiens, welche die Leute in den Stand setzte, ausfindig zu machen, wo sie sich befanden. Darauf fassten die Schiffbrüchigen den Entschluss, ihre freundlichen Wirte zu verlassen und südwärts nach der Sharks Bay zu marschieren. Nach sechs Tagen erreichten sie Cap Cuvier und beschlossen dort, als sie kein Wasser fanden, wieder zurückzukehren. Sie erreichten zwar wohlbehalten die Stelle des Schiffbruches, die Australier aber waren inzwischen weiter gezogen. Sechs Wochen lang lebten sie hauptsächlich von Muscheln. Am Weihnachtstage erlagen zwei von ihnen den Entbehrungen und den Witterungsunbilden, denen sie schutzlos ausgesetzt waren. Wenige Tage darauf starben weitere sechs, darunter der Lieutenant (Steuermann) des S. STEFANO. Die beiden Überlebenden, Bachich und Jurich, welche nun daran verzweifelten, jemals aufgefunden zu werden, beschlossen, sich den Eingeborenen anzuschließen. Sie machten sich daher landeinwärts auf und fanden glücklich den ihnen bereits befreundeten Stamm, der sie während der ganzen Zeit, welche sie bei ihm verweilten, äußerst gastfreundlich behandelte. Sie hatten längst die Hoffnung aufgegeben, Menschen ihrer eigenen Race wiederzusehen, als der in jenen Gewässern kreuzende Perlfischer-Kutter JESSIE, Captain Tuckey, zufällig vor ihrem damaligen Aufenthaltsort ankerte, der dann die beiden Schiffbrüchigen bereitwilligst nach Fremantle brachte."

Als Nachtrag hiezu schreibt der „*Fremantle Herald*" vom 27. Mai 1876: „Die Gastfreundschaft der Eingeborenen im Nordwesten gegen die Bemannung des S. STEFANO hat bei der Regierung ihre Anerkennung gefunden und soll belohnt werden. Die ROSETTE, Captain Vincent, nimmt zwei Säcke Mehl, einen Sack Zucker, zwölf Spiegel, ein Dutzend Messer und zehn Pfund Tabak mit, um sie an die Eingeborenen von Point Cloates zu vertheilen.[1])

Häufig jedoch geschah es, dass das erste Zusammentreffen Weißer und Eingeborener weniger angenehme Erinnerungen zurückließ. Viele gewichtige

[1]) Ein merkwürdiges Zusammentreffen fügte es, dass sich unter den Officieren der SAIDA ein Verwandter des genannten Bachich, Linienschiffsfähnrich A. Bachich, befand, der erst durch das Aufstöbern der citierten Zeitungsnotizen nähere Kenntnis über diese Schicksale seines später neuerdings verschollenen Onkels erhielt.

Stimmen legen dies indes in den meisten Fällen den Europäern zur Last; zum mindesten lässt sich häufig eine Entschuldigung für die Australier finden, theils in ihren ganz merkwürdigen Besitzverhältnissen, theils in ihren Rechtsbegriffen.

Ein Eingeborener, welcher eines Mordes wegen verfolgt und gefangen genommen wurde, sagte zu Mr. Moore, dem Sheriff, in seinem gebrochenen Englisch: „Warum kommt Ihr Weiße in Eueren Schiffen an unsere Küste und erschießt die armen schwarzen Bursche (*Black fellows*), die Euch nicht verstehen? Höre mich an! Die wilden Australier verstehen Euere Gesetze nicht. Jedes lebende Thier, das über die Erde springt, und jede essbare Wurzel unter der Erde ist gemeinschaftlich uns allen eigen. Ein schwarzer Mann erhebt nur auf seinen Mantel, seine Waffen und seinen Namen als sein persönliches Eigenthum Anspruch. Unsere Kinder stehen vom Säuglingsalter an unter keinerlei Zwang. Die Buben, sobald sie alt genug sind, schlagen nach der Mutter, und sie lässt sie gewähren. Wenn der Junge einen Speer tragen kann, schleudert er ihn auf jedes Thier, das seinen Pfad kreuzt, und wird er ein Mann, so ist die Jagd seine Hauptbeschäftigung. Er kann nicht verstehen, dass eine Pflanze, ein Thier dem einen mit besserem Recht als dem anderen gehören soll. Er kommt müde und hungrig von den Hügeln herab — es begegnen ihm Thiere, die Ihr Schafe nennt; natürlich fliegt der Speer und er isst. Da kommt der Weiße und erschießt den armen Schwarzen! Für jeden Schwarzen, den Ihr erschießt, tödte ich einen Weißen! Und die armen Weiber! Ihr Yams-Stock war stets gewöhnt, jede essbare Frucht auszugraben; sie kommen über Eure Kartoffel, hinunter geht natürlich der Wanna, herauf kommt die Kartoffel und geht in den Sack. Dann kommt Ihr und schießt auf die armen Weiber! Ich nehme Leben für Leben!"

Einfluss der weißen Einwanderer auf die Australneger. — So scheint es, dass häufig die Weißen directe Veranlassung zu immerwährenden, wechselseitigen Bluthaten gaben, während ihr mittelbarer Einfluss noch viel unheilvoller war. Wie allgemein, so nimmt auch in diesem Falle das niedriger stehende Volk von dem civilisierten in erster Linie die Laster an — Trunksucht hievon wohl das zerstörendste für das Individuum, Immoralität das gefährlichste für die Erhaltung der Race.

„Die Moralität (der Australneger) kann auf keine niedrigere Stufe sinken, als die ist, auf der sie jetzt steht", schreibt Dr. Landor im „*Perth Inquirer*". „Von den Weibern sind viele, wenn nicht die meisten, von Kindheit an der Prostitution anheimgegeben, und die Männer lassen es ihnen nicht nur angehen, sondern bieten auch selbst noch ihre Weiber für Geld zu den schlimmsten Zwecken an. Es ist zu bedauern, dass das Beispiel, welches den Eingeborenen gegeben wurde, in allen Ländern, welche England occupiert hat, zu denselben bösen Folgen geführt hat: zur Verzögerung der Christianisierung, zur Einführung der Laster Europa's und zur Einschleppung verderbenbringender Krankheiten."

Herr Dr. Landor hätte sich übrigens damit trösten können, dass dieselben Folgen auch dort eintraten, wo Holländer, Portugiesen, Spanier oder Franzosen colonisierten. — Diese Folgen selbst, sowie die bösartige, todtbringende Entwickelung, die sie bei dem uncivilisierten Volke nehmen, entspringen einer Reihe von einleuchtenden Naturgesetzen.

Schon 1837 berichtet ein gewähltes „Comité für die Eingeborenen", drei angesehene Missionäre hätten auf Befragen einstimmig erklärt, es sei ihre Ansicht, dass die Berührung von Europäern mit Eingeborenen nur zum Ruine der Moral der letzteren, zur Verführung der Weiber, zur Verpflanzung der Laster der Civilisation, zur Einimpfung neuer und gefährlicher Krankheiten und zur Behinderung des Fortschrittes der Christenlehre führe, dass mit einem Worte der Umgang der Europäer mit den Australiern ein großes Unglück für die letzteren sei. Auch seien in der Regel in den Streitfällen zwischen Weißen und Schwarzen die ersteren im Unrecht. Einer dieser Männer fügte noch hinzu, in dieser letztgenannten Beziehung sei ihm noch nicht eine einzige Ausnahme vorgekommen.

Es scheint wohl seitens der Regierungen der Versuch gemacht worden zu sein, diese Verhältnisse auf dem Wege der Gesetzgebung zu bessern; wie ohnmächtig aber solche Versuche sein mussten, leuchtet jedem Kenner der menschlichen Natur leicht ein.

Fasst man die bisherigen Ausführungen zusammen, so lassen sich die so verschiedenen Urtheile, welche man über die Australneger zu hören bekommt, einigermaßen erklären.

Der Australforscher und der Missionär, beide gebildet und vertraut mit ihren Sitten, ihrer Sprache, treffen sie in ursprünglicher „wilder Natürlichkeit" an und finden manchen schönen Zug in ihrem Charakter zu verzeichnen. Sie genießen ihre Gastfreundschaft, ihre Hilfe in der Noth, sie sehen ihre Geschicklichkeit, ihren Muth, ihre Ausdauer; ihre Ehrlichkeit erproben sie und stets mit gutem Erfolg, weil sie selbst zuerst Vertrauen gezeigt haben. Der Ansiedler hingegen, der nur die verkommenen Ausläufer des Volkes kennen lernt, oft auch selbst ein roher Geselle ist, der niemandes Sympathie erwerben kann oder will und seine geistige Überlegenheit ausnützt, um Gewaltthaten zu üben und zu tyrannisieren, dabei Rache und Repressalien heraufbeschwörend, malt die Eingeborenen in jeder Richtung schwarz in schwarz und hält das Gesetz für hart, welches ihm verbietet, jeden Schwarzen niederzuschießen wie einen Hund. Er ist stets geneigt, das Schlechteste von allen Wilden zu glauben und verbreitet nur das Nachtheilige, das er über sie gehört hat, ohne erst viel nach der Glaubwürdigkeit und Lauterkeit der Quelle zu forschen.

Cannibalismus bei den Australnegern. — So mögen viele der Erzählungen über den Cannibalismus der Australneger entstanden sein. Es sind wohl unzweifelhafte Fälle von solchem verzeichnet, doch nur vereinzelte, und sie beschränken sich auf die Wüstengebiete Australiens, wo vielleicht die Noth die Lehrmeisterin dieses Greuels geworden sein mag. Darauf deutet auch die Thatsache, dass solche Fälle immer thunlichst verheimlicht wurden, und dass die Australneger, wenn sie auch zugeben, dass Menschenfleisch gelegentlich verzehrt werde, doch stets, selbst in erwiesenen Fällen, abzuleugnen suchen, dass dies von einem Mitglied des eigenen Stammes geschehen sei; sie erachten es also doch mehr oder weniger für verabscheuungswürdig. Jedenfalls ist es nie, wie bei den Fidji-Insulanern, vorgekommen, dass Menschen geschlachtet und in großer Anzahl in eigens hiefür erbauten Öfen zubereitet wurden, um einem ganzen Stamme als Festfraß zu dienen.

Häufiger kommt es vor, dass Männer erschlagen werden, um ihr Nierenfett zu gewinnen, womit sich die Schwarzen bei gewissen religiösen Riten einölen; vielleicht verzehren sie das Fett auch bei solchen Gelegenheiten.

Religion. — Ihre Religion ist sehr zweifelhafter Natur; jedenfalls kennt sie keine Götter, sondern nur böse, menschenfeindliche Geister in Form von Thieren, meistens Reptilien, und diese sind es, von denen ihre oft recht confusen Mythen erzählen, die übrigens weder allegorischer noch moral-philosophischer Natur, sondern lediglich Gedanken sind, wie etwa die, die sich ein Kind vom „schwarzen Mann“ machen mag.

Das Fehlen des Gottesbegriffes bedingt auch das Nichtvorhandensein von Priestern, an deren Stelle „Zauberer“ treten; als solche fungieren die ältesten und angesehensten Männer des Stammes, aber nur, weil sie es verstanden haben, den Glauben zu erregen, sie hätten es in ihrer Macht, furchtbar zu werden. Häuptlinge, wie etwa die Eingeborenen Amerikas oder die Maoris sie besitzen, gibt es nicht, wenn auch gegenwärtig Männer wie die vorbesprochenen sich (wohl erst infolge des Verkehres mit den Engländern) den Titel King beilegen. Von ihren Stammesgenossen werden sie Buljagadak genannt. Ihnen obliegt außer der Erhaltung guter diplomatischer Beziehungen mit den Dämonen auch noch die Erziehung der Jugend, wenigstens der männlichen.

Tod, Leben nach dem Tode. — Leichen- und Begräbnis-Ceremonien. — Merkwürdigerweise aber glauben die Australneger an ein Weiterleben nach dem Tode, an eine Seele, die sie sich weiß vorstellen, und die nach dem Tode den Körper verlässt und gegen Westen zieht, der untergehenden Sonne folgend. Sollte dieser Glaube nicht erst durch die unerklärliche Erscheinung der ersten Europäer entstanden sein, so fände darin das durch den bloßen Anblick von Weißen im Anfange stets hervorgerufene Entsetzen eine Erklärung.

Diese Seele, glauben die Australier, verlässt nicht gerne oder aus freien Stücken den Körper. Zu bedauern ist nur, dass aus diesem Grunde die armen Wilden sich veranlasst sehen, zu glauben, an jedem Todesfalle müsse ein Mensch, ein Feind des Verstorbenen, die Schuld tragen. Oft gibt der Sterbende selbst an, wer ihn „behext“ habe; ist dies aber nicht der Fall, so ist es Aufgabe der Zauberer, den Übelthäter herauszufinden. Der gewöhnlichste Weg hiezu ist die Beobachtung des ersten Lebewesens, das die Leute beim Ausheben des Grabes herauswerfen oder aufstören, sei es Wurm, Maus, Insect oder Echse. Im Nothfalle genügt selbst das Loch eines Wurmes, um die Richtung anzuzeigen, in der der Schuldtragende zu finden sei.

Die Begräbnisceremonien sind bei verschiedenen Stämmen verschieden. Meist wird der Leichnam in einem von Ost nach West gerichteten Grabe in hockender Stellung beigesetzt, die Daumen an die großen Zehen gebunden. Vorher wird in dem Grabe ein Feuer entzündet und nach dessen Abbrennen die Höhlung mit aromatischen Blättern und Zweigen ausgelegt. Vor dem Begräbnis stimmen die Weiber, welche der Ceremonie später nicht beiwohnen dürfen, ein stundenlanges Klagegeheul an. Diese Todtenklage ist ein rhythmischer, leiser Gesang, der nicht unmelodiös oder rauh klingen soll und auch während des Begräbnisses fortgesetzt wird, hie und da übertönt von den leidenschaftlicheren Trauerbezeigungen der nächsten weiblichen Verwandten des Verstorbenen. Die Männer streuen Erde und Asche über sich und beschmieren das Gesicht mit weißem Thon zum Zeichen der Trauer; auch bringen sie sich mit scharfen Steinsplittern Schnitte und Wunden bei, aus denen sie Blut auf die das Grab füllende Erde tropfen lassen. Ist das Grab geschlossen, so spricht der Zauberer mit den Worten: „Es ist genug!“ das Ende der Ceremonie aus.

Alles nimmt seine gewohnte Beschäftigung auf, das Wehklagen verstummt, die bis dahin angekoppelten Hunde werden losgelassen und eine Schar junger Männer verlässt das Lager in der durch den Zauberer angedeuteten Richtung. Das erste menschliche Wesen, welches ihnen begegnet ist es, das vermeintlich an dem Todesfalle die Schuld trägt. Mit Gewalt oder List bemächtigen sie sich seiner, um es zu tödten und sein Nierenfett als Versöhnungsopfer mitzubringen. Nicht selten wird das Grab mit einer Hütte überdeckt, in der noch einige Zeit nach dem Begräbnisse ein Feuer unterhalten und Nahrung hinterlegt wird, als ob die Seele des Todten zurückkehrte — vielleicht solange, bis der Urheber des Todesfalles gefunden und die Seele durch das heimgebrachte Nierenfett beruhigt worden ist.

Der Name des Verstorbenen darf im Stamme nie mehr genannt werden, selbst wenn er einen Artikel des täglichen Gebrauches bedeutet hat, wie z. B. „Wasser“ oder ähnliches; es muss dann ein anderer Ausdruck dafür gewählt werden.[1]) Von dem Todten überhaupt zu sprechen wird schon als Beleidigung aufgefasst, und ist es unumgänglich nothwendig, einen Todesfall zu erwähnen, so geschieht dies nur durch umschreibende Redensarten, wie: „Ich bin eine Waise“, „ich bin verwitwet“, „ich bin bruderlos“ u. a.

Andere rituelle Ceremonien. — Andere rituelle Ceremonien finden statt, wenn ein Knabe das Alter der Mannbarkeit erreicht, doch werden sie sehr geheim gehalten, und weder die Weiber, noch Fremde erhalten jemals Zutritt.

Die nordwestlichen Stämme pflegen auch die Knaben in deren drittem Lebensjahr zu beschneiden. Doch scheint dies auf malayischen Einfluss zurückführbar, umsomehr als die Leute für das Ausführen dieser Operation keinen Grund angeben können. Ein anderer Stützpunkt für diese Annahme ist der Umstand, dass dieselben Stämme die einzigen in ganz Australien sind, welche kein Schweinefleisch genießen.

Heirat, Heiratsverbote. — Die Heirat ist mit keiner religiösen Ceremonie verbunden, doch existieren sehr scrupulös eingehaltene Heiratsverbote, deren Erklärung im folgenden zu geben versucht werden soll.

Die Stämme Australiens zerfallen innerhalb sehr ausgedehnter Länderstriche in mehrere, meist vier oder fünf, oft aber auch bloß drei oder zwei, Tribus, deren jede ein Abzeichen, ein Thier, eine Pflanze oder einen anderen Gegenstand gleichsam als Wappen oder Totem führt, von dem sie auch den Namen hat. Diese Tribus stehen dem Range nach verschieden hoch, eine Art Adel verschiedenen Grades bildend. Das Kind erbt stets den Namen der Mutter, nicht aber den Namen der Tribus. Der letztere fällt an die Kinder in bestimmter Rotation, so dass die verschiedenen Generationen abwechselnd in verschiedenen Adelsstufen stehen, deren Unterschiede jedoch gering geachtet werden.

Nun ist die Heirat zwischen Personen desselben Totems nur dann gestattet, wenn sie nicht desselben Stammes, d. h. in der mütterlichen Linie nicht blutsverwandt sind.

[1]) Vielleicht liegt in dieser Sitte die Ursache, dass die Idiome benachbarter Stämme ebensoweit und ebenso gesetzlos differieren, wie Dialecte, welche durch die ganze Ausdehnung von Australien voneinander getrennt sind, während die einen und die anderen eine Menge identischer Worte enthalten.

Von den Totems gehören je zwei und zwei bestimmte zusammen, d. h. ihre Mitglieder dürfen unter einander Ehen schließen — die Kinder gehören aber in allen Fällen unter eines der Totems, deren Verehelichung mit dem Totem der Mutter unstatthaft ist, so dass das Gesetz im Grund nichts anderes bedeutet, als das Verbot der Ehe zwischen Blutsverwandten ersten Grades. Dass dieses einfache Gesetz eine so complicierte Form annehmen musste, hat seinen Grund vielleicht in den verwickelten Verwandtschaftsverhältnissen, die entstehen mögen, wo der Mann beliebig viele Weiber nehmen und sie eventuell auch in andere Hände weitergeben darf.

Die Heirat ist bei den Australiern meistens ein Tauschgeschäft, wobei das Weib nichts mitzureden hat. Schon in seiner frühesten Jugend wird es einem Manne versprochen, der seinerseits jenem, der über das Mädchen verfügt (meist dem Bruder) wieder eine Schwester oder Tochter zur Frau verspricht.

So fällt es jungen Männern, welche keine Schwester haben, sehr schwer, in den Besitz einer Frau zu kommen. Sie sind dann darauf angewiesen, ein Gespons zu rauben. Geschah der Raub im eigenen Stamme, so haben der Räuber und der beraubte präsumtive Bräutigam die Sache unter sich auszufechten. Gehörte das Mädchen aber einem anderen Stamme an, so wird die Sache Stammesangelegenheit, in beiden Fällen aber selten sehr genau genommen, wie überhaupt die „Kriege“ der Australneger gewöhnlich nicht gerade ernster Art sind. Todte kommen nur ausnahmsweise vor, und die garstigen Wunden, die sie sich mit ihren greulichen Waffen zufügen, heilen in unglaublich kurzer Zeit.

Die Ehe, Stellung der Frauen. — Die Ehe ist, wie bereits angedeutet, nicht nothwendig ein dauerndes Band. Es kommt vor, dass der Bruder die Frau von dem Ehemanne zurückfordert, falls z. B. seine eigene Frau, die Schwester seines Schwagers, stirbt. Geht jedoch der Mann mit dem Tode ab, so wird die Witwe Erbtheil eines männlichen Verwandten des Verstorbenen. Eine Einsprache steht ihr zu, falls sie Kinder hat.

Es wird auch erzählt, dass die Schwarzen ihre Weiber oft auf bestimmte Zeit mit einander tauschen oder selbe gelegentlich Gästen zur Verfügung stellen.

Die Mütter zeigen große Liebe zu den Kindern; trotzdem ist Kindesmord an der Tagesordnung. Bekommt z. B. ein Weib Zwillinge oder ein zweites Kind, bevor das erste genügend gehen kann, um die Märsche mitzumachen, dann lässt die Lebensweise der Eingeborenen nur den Ausweg, das Neugeborene zu tödten. Daran gewöhnt, dies als Nothwendigkeit zu betrachten, vollbringt es die Mutter ohne Zaudern. Stirbt ihr jedoch ein Kind, so zeigt sie großen Schmerz und schleppt dessen Überreste ungeachtet aller daraus entstehenden Unbequemlichkeiten lange, lange Zeit mit sich, und keinem Schwarzen würde es einfallen, diese Offenbarung der Mutterliebe durch einen Protest zu entweihen.

Dem vielbesprochenen Thema der Schwiegermütter gewinnen die Australneger eine eigenartige Seite ab: die Sitte verbietet es der Schwiegermutter und dem Schwiegersohne, einander zu sehen. Die Erstere geht dem Letzteren auf große Distanzen aus dem Wege; ist eine Begegnung aber unausweichlich, so verhüllt sie ihr Haupt.

Ein Gesetz, das Sokrates selbst zu seinem Autor haben könnte, gilt bei einigen Stämmen Süd-Australiens, welches dem weiblichen Geschlechte

nach der Heirat das Reden überhaupt verbietet. Merkwürdig genug: das Gesetz wird gehalten, und auch die schlimmste Xantippe muss sich die Zeichensprache genügen lassen.

Wie bei allen Barbarenvölkern, so hat auch in Australien die Frau die Hauptbürden des Lebens zu tragen und steht nicht in hoher Achtung; sogar die unsterbliche Seele wird dem Weibe nicht zuerkannt. Es schleppt auf den Märschen allen nöthigen Kram, das Kind, eventuell auch Wasser und Proviant; es hat alle die Nahrung zu beschaffen, die nicht auf der Jagd gewonnen wird, muss alle Arbeit im Haushalte verrichten, Körbe flechten, Netze stricken, Felle nähen und wird außerdem von dem Manne oft noch auf die roheste Weise behandelt. Trotzdem sind die „Lubras" anhänglich an ihre Ehegatten und opferwillig; selbst Züge romantischer Liebe und Gegenliebe werden erzählt.

Von den Weibern spielen lediglich die alten eine Rolle im Stamme — gewöhnlich keine friedfertige. Sie sind stets geneigt, Streit anzuzetteln, und wenn es ihnen gelungen ist, zwei Parteien oder Stämme zu verhetzen, so keifen sie von der Seite her auf die Kämpfenden ein, in homerischer Weise die eigenen Kämpen ermuthigend, die fremden schmähend. Sie gerathen dabei oft so in Wuth, dass sie über die dem anderen Stamme angehörigen, ebenso angenehm beschäftigten Genossinnen herfallen, worauf ein frisches, fröhliches Haarzausen und Gesichtzerkratzen unter Schreien und Kreischen losgeht. Mitunter gebrauchen sie auch den spitzen Grabstock (Wanna) als Waffe, Hiebe und Paraden wechselnd, wobei erst die eine zuschlägt, dann die andere wohlgezählt dieselbe Anzahl von Hieben zurückgibt, und lobend wird erwähnt, dass sie stets ehrlich Spiel walten lassen.

Waffen. Der Bumerang. — Die Waffen der Männer sind offensive und defensive. Von den ersteren ist unstreitig die interessanteste der Bumerang oder (mit seinem westaustralischen Namen) Kylie, der ausschließlich nur den Völkern Australiens eigenthümlich ist. Es ist versucht worden, nachzuweisen, dass die alten Ägypter und Meder ähnliche Waffen besessen hätten, indessen lassen nur wenige erhalten gebliebene Figuren auf Denkmälern auf ein in der Form ähnliches Instrument schließen, während keine Stelle einer Inschrift oder eines alten Schriftstellers bekannt ist, welche erwähnte, dass nach verfehltem Wurfe die Waffe wieder zu dem Werfer zurückkehre, eine Thatsache, die doch gewiss sehr auffallend hätte sein müssen. [1])

Über den Anstoß zur Erfindung des Kylie sind viele Vermuthungen geäußert worden. Nicht unwahrscheinlich ist die Annahme, dass er den genau und scharf beobachtenden Naturkindern durch die Form der Blätter der Australien eigenthümlichen Gum-Bäume (Eucalypten) gegeben worden sei, denn in der That copiert der Kylie diese Form ziemlich genau. Die Blätter nehmen häufig beim Eintrocknen eine windschiefe Krümmung an und beschreiben dann im Abfallen oft graciöse Curven, was man häufig genug beobachten kann. Weniger Wahrscheinlichkeit hat die Annahme für sich, eines der auch heute noch im Gebrauche stehenden Schwerter aus Holz, welche beinahe die Form des Bumerang haben und hie und da auch geworfen werden, habe

[1]) Neuere Forschungen lassen vermuthen, dass ein ähnliches Instrument den Urbewohnern Vorderindiens bekannt gewesen sei.

zufällig die für den Bumerang charakteristische Schraubenkrümmung besessen und dies Geheimnis sei von seinem Besitzer entdeckt und ausgenützt worden.

Wenn also die Construction des Kylie auf bedeutenden Scharfsinn weist, so zeigt sie nicht minder eine in Anbetracht der zu Gebote stehenden Werkzeuge bewunderungswürdige Geschicklichkeit. Der Kylie wird aus dem harten, dunklen Holz einer Akacienart erzeugt und ist stets von nettem Aussehen. Dem oberflächlichen Beobachter stellt er sich als ein mehr oder weniger knieförmiges, flaches Stück Holz dar, wovon ein Schenkel oft nach auswärts gekrümmt ist, während die Enden stumpfe Spitzen, die Kanten scharfe Schneiden sind. Die Oberfläche ist sorgfältig geglättet, auf der einen Seite eben, auf der anderen leicht erhaben und nie durch Malerei oder Einritzungen verziert. Die wichtigste Eigenschaft des Bumerang entgeht jedoch dem Beschauer sehr leicht: das Instrument ist schwach windschief, ein Theil einer sehr flachgängigen Schraubenfläche, deren Krümmung bei den besten Kylies durch Ausschnitzen, sonst aber häufig auch durch Erwärmen und Biegen des noch grünen Holzes hervorgebracht wird. Es gibt rechts- und linksgängige Bumerangs zum Werfen mit der rechten oder linken Hand. Die Geschicklichkeit der Eingeborenen im Gebrauche dieser Waffe soll nach den Berichten von Augenzeugen eine außerordentliche sein, so dass es den Anschein hat, als sei das fliegende Stück Holz mit Leben und Willen begabt.

Der Kylie wird heutzutage in den „Kämpfen" der West-Australier häufig gebraucht, ist aber eigentlich ein Spielzeug oder eine Waffe für die niedere Jagd. Für ernstliche Conflicte ist der westaustralische Kylie nicht genügend leistungsfähig, da er bedeutend leichter ist, als der bei anderen australischen Stämmen verwendete Bumerang.[1])

Speer und Schleuderstab. — Außer dem Kylie stehen als Offensivwaffen noch verschieden geformte Gattungen von Speeren im Gebrauche, die einen für den Krieg, die anderen für die Jagd, die dritten zum Stechen von Fischen. Die Art, in der viele dieser Speergattungen geworfen werden, gibt ebenfalls eine Probe australischen Scharfsinnes. Das Fußende des Speeres hat eine seichte Aushöhlung. Diese wird auf die Spitze eines krummen Zahnes gesetzt, der mit dem äußerst zähen Harz des Grasbaumes (Xanthorrhoea) am Ende eines mitunter blattförmig verbreiterten und oft mit eingeritzten und gefärbten Linien verzierten Stabes befestigt ist. Zum Werfen des Speeres wird dieser Stab, Womerah genannt, zwischen Zeige- und Mittelfinger der rechten Hand liegend, mit den beiden letzen Fingern derselben Hand fest am Griffende gefasst, während Daumen und Zeigefinger leicht den darüberliegenden Speer halten, der den Schleuderstab um das zweieinhalb- bis dreifache überragt. Dem wie gewöhnlich mit hoch erhobenem Arme geschleuderten Speere wird so, nachdem die haltenden Finger sich gelöst haben, mit dem Womerah ein weiterer, sehr nachdrücklicher Impuls gegeben, der imstande ist, die Waffe mit großer Sicherheit auf außerordentliche Distanzen zu treiben, während aus freier Hand die Speere nicht weiter als 20 bis 30 *m* mit Präcision geworfen werden können.

Die Spitzen der Speere sind verschieden gestaltet. Die einfachste Form ist die der Verjüngung bis zu einer scharfen Spitze. In diesem Falle sind

[1]) Die von S. M. Schiff Saida erworbenen Stücke variierten im Gewichte zwischen 114 und 135 *gr* bei Längen von 51—57 *mm* und Breiten von 4,5—5 *mm*. Alle waren sehr flach. Der dünnste hatte an der stärksten Stelle 7 *mm* Dicke.

beide Enden gleich geformt und der Speer kann daher nicht mit dem Womerah geworfen werden. Diese Art ist jedoch selten; die häufigste zeigt an ihrem unteren Ende die Höhlung für den Schleuderstab. Die Spitze ist auf die Länge von etwa einer Spanne mit Harz überzogen, in das, einer Längslinie folgend, scharfe Quarz- (oder, Dank der europäischen Cultur, Glas-) Splitter gesteckt sind, was der Spitze fast das Aussehen einer Säge gibt. Diese Construction ist bei weitem nicht so zerbrechlich, als es scheinen möchte, da das Harz ungemein zähe ist. Es wird überhaupt bei der Erzeugung und Ausbesserung aller Waffen und Werkzeuge im Vereine mit der Sprungsehne des Känguruhs als Bindemittel verwendet.

Manche der Speere haben zwei leicht divergierende Holzspitzen, die mit Sehnen und Harz gut am Schafte befestigt und auf den äußeren Seiten mit Widerhaken versehen sind — äußerst unheimliche und gefährliche Kriegswaffen.

Ein ähnlicher Speer mit 3—4 leicht auswärts gekrümmten und Widerhaken tragenden Spitzen dient zum Fischstechen.

Eine Art schwerer Keule soll nur bei den Eingeborenen der Nordwestküste vorkommen.

Schild. — Als Defensivwaffen dienen Schilde (Wunda) aus ungemein leichtem Holze, etwa 80 bis 100 *cm* lang und nur 15 *cm* breit, der Form nach oval oder mit abgestumpften Spitzen und mit einer sowohl in senkrechter als in wagrechter Richtung convexen Vorderseite, während die innere Seite einen Buckel hat, in den ein Loch eingearbeitet ist, so dass eine Art Handhabe entsteht. Der Schild ist stets aus einem einzigen Stücke gearbeitet. Seine Außenseite wird durch parallele, rillenförmig eingegrabene Längsstriche verziert, die im oberen und unteren Drittel senkrecht, in der Mitte aber schräg laufen und mit rothem Ocker ausgefüllt werden, während die zwischen ihnen liegenden Felder mit weißem Thon bemalt sind. Die Form und Ausschmückung dieser Schilde ist West-Australien speciell eigenthümlich und wird in keinem anderen Theile Australiens wiedergefunden. Allein auch in West-Australien ist sie nicht allgemein, da viele nicht geschmückte Schilde vorkommen, und manche Stämme ganz ohne Schilde kämpfen.

Geräthe. — Die Geräthe, deren sich die West-Australier bedienen, sind, ihren geringen Bedürfnissen entsprechend, wenige und einfacher Art. Sie lassen sich in solche für den Haushalt, solche für Jagd und Fischerei und in Werkzeuge eintheilen.

Im allgemeinen kann man sagen, dass die Eingeborenen von dem ihnen zugänglichen Rohmaterial den bestmöglichsten Gebrauch machen. Ob sie es nun mit Holz, mit Rinde, mit Stein oder Bein, Sehnen oder Fellen zu thun haben, die daraus hergestellten Geräthe verrathen stets Findigkeit und sind für den jeweiligen Gebrauch so passend, als sie es unter den vorhandenen Umständen nur sein können. Metalle zu bearbeiten haben die Australier erst von den Europäern gelernt.

Geräthe für den Haushalt und die Jagd. — Von den für den Haushalt dienenden Geräthen sind die Gefäße bereits erwähnt worden. Von den sonstigen hundert Kleinigkeiten des täglichen Lebensbedarfes mögen als besondere Kunstfertigkeit aufweisend die aus den Halmen mannigfacher Gras-

arten geflochtenen, oft mit zierlichen Mustern geschmückten Körbe erwähnt werden, welche die Weiber zu verfertigen wissen. Sie existieren in den verschiedensten Formen und Größen, mit und ohne Handhaben, zum Tragen in der Hand oder am Rücken. Die Männer pflegen außer ihren Waffen wenig mit sich zu führen. Als Behältnis hiefür dient eine Art Rucksack, der aus der Haut des Känguruhs gefertigt ist und auch den Zweck einer Jagdtasche erfüllt. Die Haut wird in keiner Weise gegerbt, sondern lediglich abgezogen, mit der scharfen Schale einer Mießmuschel abgeschabt, dann über Holzpfähle gespannt und getrocknet und schließlich mit Sehnen zusammengenäht. Beim Nähen dienen spitze Knochen mit rundem oder dreieckigem Querschnitte, sorgfältig zugeschliffen und geglättet, als Ahlen und Nadeln.

Zum Mahlen der verschiedenen Samen bedienen sich die Eingeborenen zweier Steine. Der eine, als Unterlage dienende, ist flach, etwa 40 *cm* im Gevierte, 5 *cm* dick, während der kleinere, welcher mit der Hand geführt wird, einen Durchmesser von 12—15 *cm* besitzt. Hiezu werden meist Sandsteine verwendet, so dass das Mehl eine nicht unbeträchtliche Menge Sandes enthält. Während des Mahlprocesses wird Wasser zugesetzt, so dass das Mehl gleich als Teig aus der Mühle kommt, der nach Umständen gebacken oder auch nur an der Sonne getrocknet wird.

Die einzige Art, Speisen zuzubereiten, welche die West-Australier bei der Ankunft der ersten Europäer kannten, war das Braten in heißer Asche. Fisch, auch Fleisch, wurde oft vorher in noch grüne Rindenstücke eingewickelt, wodurch es ungemein saftig und wohlschmeckend geworden sein soll. Große Vögel, z. B. der schwarze Schwan, wurden häufig ungerupft in Thon eingehüllt und so in starkem Feuer gar gemacht; die Federn blieben dann in der hart gewordenen Thonhülle stecken. Die Eingeweide wurden stets entfernt, sorgfältig gereinigt und ebenfalls verzehrt.

Die Methoden Feuer zu machen, welche vor der Ankunft der Weißen geübt wurden, mögen auch heute noch bei Stämmen im Gebrauche stehen, welche den Grenzen der Civilisation ferne leben. Es sind zweierlei Arten des Feuermachens bekannt, beide auf Reibung beruhend. Die eine erfordert ein flaches Stück Holz, in welches eine kleine Vertiefung gemacht wird. In diese wird ein zugespitzter Stab von etwa $^1/_2$ *m* Länge gesetzt und zwischen beiden Handflächen mit großer Schnelligkeit hin und hergedreht. Die Hände werden am oberen Ende des Stabes angesetzt und gleiten durch den nach unten gerichteten Druck abwärts. Sind sie unten angelangt, so verstehen es die Schwarzen, sie mit einem kurzen Ruck wieder nach oben zu bringen, ohne die Position des Stabes zu ändern. Nach einigen Minuten beginnt der abgeriebene und verkohlte Holzstaub zu rauchen und wird durch Umwerfen des Brettchens auf einen bereitgehaltenen Haufen Pulver von getrockneten Eucalyptusblättern gestreut, worauf durch Anblasen sofort ein Feuer entfacht wird.

Die zweite Art besteht darin, dass in ein Stück Holz ein Spalt gemacht wird, in den man eine entsprechende Menge von zu Staub zerriebenem, trockenem Laub oder Gras streut. Senkrecht darauf wird nun mit einer Art Messer aus hartem Holze rasch gefeilt und, sobald Rauch aufsteigt, das Feuer angeblasen. Diese Methode führt bedeutend schneller zum Ziele.

In beiden Fällen liegt der Kunstgriff darin, den vom Holze durch die Reibung abgeschabten feinen Staub gerade dort zu halten, wo die größte

Reibung stattfindet. In beiden Fällen jedoch ist ein Zunder erforderlich, zu dem sich das Laub der Eucalypten vorzüglich eignet.

Da indessen die Procedur in jedem Falle eine langwierige und anstrengende ist, ziehen es die Australier vor, beim Aufbruche einen Streifen einer gewissen Rinde, die als Lunte dient, am Lagerfeuer in Brand zu setzen, und eine der Lubras muss das glimmende Stück dann mit sich tragen.

Ausgedehnter Gebrauch wird von Steinen aller Art gemacht, welche die Eingeborenen sehr geschickt zu splittern wissen. Kleine Stücke, mit Harz an Holzstielen befestigt, dienen als „Messer" zum Abziehen der Jagdbeute, und als Sägen, einzelne Stücke auch als Schleifsteine; letztere sind meist Quarzsandsteine von verschiedenen Härtegraden, während die sonstigen Steingeräthe aus vulcanischen Laven, Porphyr oder Grünstein mit muscheligem, scharfkantigem Bruche erzeugt werden.

Bei weitem das wichtigste Instrument ist dem Wilden Australiens seine Steinaxt. Ein Mann verlässt das Lager nie ohne diese. Er braucht sie, um Bäume zu erklimmen, indem er erst einen Einschnitt für seine Zehen macht, dann das Beil zwischen die Zähne nimmt und mit staunenswerter Flinkheit sich zu dieser Stufe hinaufschwingt, eine neue macht u. s. f. Mit dieser Axt öffnet er hohle Äste und Bäume, um das Opossum herauszuholen, schält großflächige Baumrinden ab, um eine Hütte oder ein Canoe zu bauen, schlägt Bäume und formt deren Holz zu Schilden und Speeren, zertheilt größere Jagdthiere, schlägt Steinsplitter für mannigfachen Gebrauch zu und macht endlich mit Hilfe des alten schartig gewordenen Beiles aus geeigneten Steinen ein neues. Dieses Beil ist keine ausgesprochene Kriegswaffe, doch dient es gegebenen Falles auch diesem Zwecke. Es ist in seiner Art charakteristisch für West-Australien und unterscheidet sich erheblich von den in anderen Theilen des fünften Continentes gebräuchlichen. Abgesehen davon, dass das westaustralische Beil nie eine zugeschliffene Schneide hat, besteht der Kopf aus zwei Steinen, welche an entgegengesetzten Seiten des Stielendes mit dem Harze des Grasbaumes befestigt sind. So wenig Vertrauen erweckend diese Befestigungsart für ein Beil scheint, so versichern doch verlässliche Augenzeugen gesehen zu haben, wie mit solchen Beilen beträchtliche Äste der hartholzigsten Bäume abgehauen wurden.

Zum Gravieren der Schilde, Schleuderstäbe etc. dienen Werkzeuge, die in der Form eine merkwürdige Ähnlichkeit mit den Schneidestählen der Graveure zeigen, und doch sind es nur halbe Unterkiefer des Opossums, derart auf einem Holzstiele befestigt, dass der darin sitzende Nagezahn die Schneide bildet. Die damit erzeugten Linien sind auf den ersten Blick von denjenigen zu unterscheiden, welche mit eisernen Messern eingeschnitten wurden.

Zum Aushöhlen des Schildes, der Gefäße etc. dient ein Meißel, der aus einem scharfen Quarzstück besteht, welches mit Grasbaumharz an das Stirnende einer Handhabe befestigt ist.

Sehr interessante in West-Australien benützte Geräthe sind die Buchstäbe, die den Eingeborenen das Mittel an die Hand geben, sich Botschaften zu senden. Ein Buchstab stellt nichts anderes dar, als ein cylindrisches Kerbholz, je nach der Länge der Botschaft 3—60 *cm* lang. Für häufig vorkommende Dinge und Ereignisse scheinen bestimmte Formen von Einschnitten traditionell zu sein, ein gut Theil muss jedoch dem Combinationssinne des Empfängers überlassen sein, da Botschaften übersendet worden sind, von denen der Empfänger die Ereignisse eines 16tägigen Marsches ablas. Natürlich

werden diese interessanten Stücke mit der Verbreitung der Schreibekunst immer mehr verschwinden und sind schon jetzt sehr selten.

Geräthe für den Fischfang. — Zahlreich und mannigfach sind die dem Fischfang dienenden Vorrichtungen und Geräthe. Die Speere zum Stechen der Fische sind bereits erwähnt worden. Auch Netz und Angel stehen im Gebrauch und in manchen Theilen West-Australiens werden in fischreichen Flüssen förmliche Labyrinthe aus Dämmen und Wehren angelegt, aus denen die hineingerathenen Fische keinen Ausweg mehr finden und leicht gefangen werden. Bemerkenswert ist ferner die Geschicklichkeit, welche die Eingeborenen entwickeln, indem sie Fische mit der Hand fangen, sei es, dass sie diese erst durch eine langsam vorwärts schreitende Kette von Menschen dem Ufer zutreiben, sei es, dass sie direct im Flusse nach Fischen untertauchen.

Es wird behauptet, dass die Eingeborenen West-Australiens vor der Ankunft der Weißen Netze zum Zwecke des Fischfanges nicht gekannt hätten. Die heute von ihnen verwendeten Zugnetze sind aus Garn gefertigt, das aus mannigfachen Pflanzenfasern gedreht wird. Der Knoten ist derselbe wie bei den Fischernetzen, die anderwärts im Gebrauche stehen, nur pflegen die Australier ihn verkehrt zu schlagen. Als Netznadel wird ein Holzstab gebraucht, während als Maß für die Maschen nur die Finger dienen; trotzdem sind sie von bewunderungswürdiger Gleichheit. Die so erzeugten Netze bilden Sectionen von 120—150 *cm* im Gevierte. Sie werden zu beliebiger Länge vereinigt und an den Vereinigungsstellen durch senkrecht gestellte Holzstäbe gestreckt erhalten, so dass sie sich cylinderförmig aufrollen lassen.

Die Angeln der Eingeborenen sind meist aus Bein, Schildkrot oder der abgeschliffenen Quersection einer Schneckenmuschel hergestellt. Sie haben keinen Widerhaken und bilden etwa drei Viertel eines Kreises; das eine Ende wird an eine aus Pflanzenfasern gedrehte Leine befestigt, das andere ist zu einer scharfen Spitze zugeschliffen. Das Angeln ist meist eine Beschäftigung der Weiber, die darin ungemein geschickt sind. Angeln europäischer Herkunft werden von den Eingeborenen sehr geschätzt und gesucht.

Die meisten Fische werden jedoch in West-Australien in der Art gefangen, dass der ganze, oft 100 *m* breite Fluss, vorausgesetzt, dass er (wie die meisten australischen Flüsse) zu irgend einer Jahreszeit nicht mehr als 1—1$^1/_4$ *m* Wasser hat, auf einer bis zu 100 *m* langen Strecke mit kreisförmigen Steinwällen verbaut wird. Die so entstehenden Teiche, welche bis 1 *m* Durchmesser haben, hängen theilweise untereinander zusammen und bilden dann ein ganzes System von engen Canälen oder sie sind vereinzelt und haben in diesem Falle einen schmalen Eingang. Die Grundsteine der Mauern sind sehr schwer und bleiben selbst bei den größten Hochfluten liegen, wenn auch die oberen Theile weggeschwemmt werden, so dass ein Ausbessern beim nächsten Tiefwasser leicht ist. In diese Teiche gelangende Fische werden von den Eingeborenen leicht gefangen, da die geängstigten Thiere die herausführenden Durchlässe nicht finden, die zudem vielleicht auch durch ein Flechtwerk aus Zweigen geschlossen werden können. Kleinere fließende Gewässer werden durch Zweigwehren ganz abgesperrt, so dass nach Abfließen einer Hochflut die mit ihr darüber gelangten Fische zurückbleiben und gefangen werden.

Die Boote, deren sich die Eingeborenen West-Australiens beim Fischen und zum Übersetzen von Gewässern auf ihren Wanderungen bedienen, sind hie und da mit Hilfe von Feuer hergestellte Einbäumer, häufiger aber

Rindencanoes ohne Gerippe, wozu die Rinde in einem einzigen Stück von einem geeigneten Baume (meist dem Swamp Gum) abgelöst, über heißer Asche weich und geschmeidig gemacht und dann an den Enden zusammengenommen und gebunden wird. Ist die Rinde jedoch spröde, so dass sie sich nicht zusammenbinden lässt, so werden vorne und achter Schotte aus Thon eingebaut. An zwei oder drei Stellen verhüten Stäbe, welche in der Höhe des Dollbordes querüber eingesetzt werden, das Zusammendrücken des Bootes, während über diese Stellen genommene Quersorrungen, zu denen der Bast des abgeschälten Baumes das Material liefert, das Auseinanderweichen verhindern. Dünnere, biegsame Zweige werden dort als Spanten eingesetzt und das Boot ist fertig. Zu seiner Fortbewegung dienen im seichten Wasser Stoßstangen, im tiefen Wasser ganz kurze, löffelförmige Ruder, die auch zum Ausösen verwendet werden.

Die Einbäumer sind fast nur im Nordwesten an der Küste üblich. Sie sollen ganz seetüchtige Fahrzeuge, bis zu 15 *m* lang und $1^1/_2$ *m* breit, mit Ausleger, Mast und Palmblattsegel versehen und sogar halb gedeckt sein. Ihre Bauart und Ausrüstung verräth jedenfalls malayischen Ursprung.

Kleider und Schmuck. — Die Kleider und Schmuckgegenstände der Australier sind primitiv. Das Klima bedingt keine eng anliegende, wärmende Kleidung und die Lebensgewohnheiten des Volkes lassen den Gebrauch so mancher in seinen Bereich kommender Schmuckgegenstände nicht zu. Der Opossummantel, dann fustanella-artige, aus Fellstreifen zusammengesetzte Kittel sowie Schürzen aus Emufedern sind nahezu überall, wo sich die Eingeborenen nicht schon europäisch tragen, das Um und Auf der Kleidung. Was sie sonst noch an sich haben, so wenig es sein mag, dient mehr oder weniger zum Schmucke.

Die Mäntel sind aus mehreren mit Känguruhsehnen nett zusammengenähten Opossum- oder Känguruh-Fellen verfertigt, deren Narbenseite oft in der Art verziert wird, dass in die Haut eingeritzte Linien mit einer Mischung aus Fett und Ocker oder Holzkohlenpulver eingerieben werden. Die hiebei angewendeten Zeichnungen sind vielfach recht zierliche Ornamente, zu deren Vorwurf Fischgräten, Schlangen- und Eidechsen-Schuppen etc. gedient haben mögen. Oft sind verschiedene Thiere mit getreuer Auffassung der charakteristischen Formen und Stellungen wiedergegeben. Diese Mäntel werden mit der so verzierten Seite nach Außen und nur auf dem Marsche getragen. Zum Zusammenhalten dient ein Stückchen Knochen, das durch Löcher gesteckt wird.

Sind die Männer mit der Jagd oder einem sonstigen, dem Manne geziemenden Zeitvertreibe beschäftigt, so tragen sie nur eine Art Kittel aus Fellstreifen, der von einem Gürtel bis auf die Höhe der Knie herabfällt. Auf langen Expeditionen, besonders auf Kriegszügen, legen sie außerdem einen Hungergürtel an, breit, aus dem Felle des australischen Hundes (*Canis Dingo*) gefertigt. Wenn die Nahrung knapp wird oder gar nicht mehr beschafft werden kann, so erleichtert das feste Anziehen dieses Gürtels das Ertragen der Hungersqualen.

Die Mädchen bekleiden sich mit einer Schürze aus Emufedern, die die Stelle von „Gürtel und Schleier" vertritt. Das unbefugte Abnehmenmüssen dieses Gewandstückes hat oft unglückliche Folgen für die arme Trägerin; in legaler Weise hat die Mutter die junge Ehefrau seiner zu entkleiden.

Das verheiratete Weib ist ein Lastthier, das der Kleider nicht bedarf, daher auch keine trägt.

Als Schmuck werden von den Männern die Federn des schwarzen und weißen Kakadus am Kopfe, eventuell auch auf den Oberarmen, getragen. Gesicht und Körper werden, vielleicht weniger aus Schönheitsrücksichten denn zum Schutze gegen die Insecten, mit Fett eingerieben, dem weißer, gelber oder rother Ocker beigemengt ist (*Wilgieh*). Weiß gilt als Farbe der Trauer, roth bedeutet Krieg.

Bemerkenswert ist, dass das schöne Geschlecht die Blumen nicht liebt. Nie sieht man die Mädchen sich schmücken mit den Kindern der australischen Flora, die doch in den glühendsten Farben prangen. Dagegen tragen sie gerne bis zu 3 *m* lange Halsbänder, die aus perlmutterschillernden, kleinen Schneckenmuscheln oder den kurzen Fußgliedern von Krabben bestehen, welche auf Fäden aufgereiht werden.

Eine eigentliche Tätowierung scheint in Australien nie Sitte gewesen zu sein. Die Eingeborenen zeichnen sich in roher Weise auf Brust und Armen durch Narben, die sie so hervorzubringen wissen, dass sie eine Erhebung bilden; manchesmal sind sie in regelmäßigen Figuren angeordnet. Bei verschiedenen Stämmen haben diese Narben verschiedene Formen — halbmond- und kreisförmige, punktartige oder geradlinige. Wenigstens ein Theil davon wird den Knaben bei der feierlichen Mannbarkeitserklärung beigebracht, eine schmerzhafte Operation, da die Wunden mit einem Quarzsplitter erzeugt und dann mit Holzkohlenstaub ausgefüllt werden, so dass dieses Antisepticum zugleich die gewünschte Form der Narben hervorbringt. Als Zeichen der Majorennität tragen die jungen Männer auch häufig mit Stolz den kurzen Knochen des Känguruhfußes in der durchbohrten Nasenscheidewand.

Korroborri. — Großer Aufwand an Ausschmückung wird gelegentlich der Korroborris, der nächtlichen Tanzfeste, gemacht. Für diese wird der ganze Körper roth und weiß bemalt, oft auch stellenweise mit Blut als Klebemittel befleckt und mit daraufgestreutem feinem Flaume bekleidet. Die hervorstechendsten Züge der Bemalung sind weiße Ringe um die Augen, Striche über jeder Rippe und längs der Gliedmaßen, so dass im flackernden Feuer die grotesken Tänzerfiguren wie wahnsinnig gewordene Skelette aussehen. Das Fremdartige des Eindruckes wird noch vermehrt durch den am Kopf getragenen fächerförmigen Federschmuck und durch Büschel rauschenden Riedes, die um die Hand- und Fußgelenke gebunden werden, durch den rhythmischen, eintönigen, aber nicht misstönenden Gesang, den die Weiber in wunderbarer Präcision mit dem tactmäßigen Aufeinanderklopfen klingender Holzstäbchen unermüdlich begleiten. Der Tanz stellt die Jagd auf das Känguruh, den Emu oder anderes Wild vor, wobei die Rolle der Thiere von einer Abtheilung Leute mit großer Naturtreue gegeben wird, oder aber es wird ein Stückchen Krieg aufgeführt.

Schicksal der australischen Stämme. — Die Zahl der in Australien noch lebenden Eingeborenen ist nicht einmal annähernd zu schätzen; nur über das Eine kann kein Zweifel walten, dass sie von Jahr zu Jahr abnimmt, trotz aller künstlichen Erhaltungsmaßregeln, vielleicht auch zum Theile wegen dieser. Die Betheilung mit wollenen Decken z. B. hat nur dazu beigetragen, für die von den Europäern eingeschleppten Lungenkrankheiten den Boden zu

ebnen, da sie bei den an keine derartige Bedeckung gewöhnten Wilden Erkältungen hervorrufen.

Die Vermehrung des Volkes kann schon vor der Entdeckung Australiens durch die Europäer keine große gewesen sein, da es trotz seines hohen Alters auf diesem Welttheile nur sehr dünn gesäet war — seiner Lebensweise entsprechend dünn gesäet sein musste. Vom Alkohol demoralisiert, von Blattern, Tuberculose, Syphilis decimiert, unvermittelt in eine neue Lebensweise versetzt oder, wo sie dieser auswichen, an die Grenzen der unwirtlichen Sandwüsten verbannt und der Noth preisgegeben, während gleichzeitig die jagdbaren Thiere fast ausgerottet werden und die Felder, auf denen sie Yams und Nardu gefunden hatten, mit Frucht bebaut sind, die ihnen verboten ist; in ihrer Freizügigkeit eingeengt durch fremden Besitz, der sich immer weiter und weiter vorschiebt — so müssen wohl in nicht ferner Zeit die Ureinwohner Australiens von dessen Boden vollkommen schwinden, auf dem sie, von der Natur nur stiefmütterlich bedacht, eine vielhundertjährige Kindheit verbracht haben.

Die Stadt Albany. — Albany, die Capitale des Districtes Plantagenet, liegt am Princess Royal Harbour, dem innersten Theile des King George Sound, der 1791 von Vancouver entdeckt und getauft wurde. Diese Meeresbucht ist umgeben von mäßig hohen Hügeln, die am Meeresufer selbst kahl, weiter im Innern aber mit prächtigen Waldbeständen bedeckt sind.

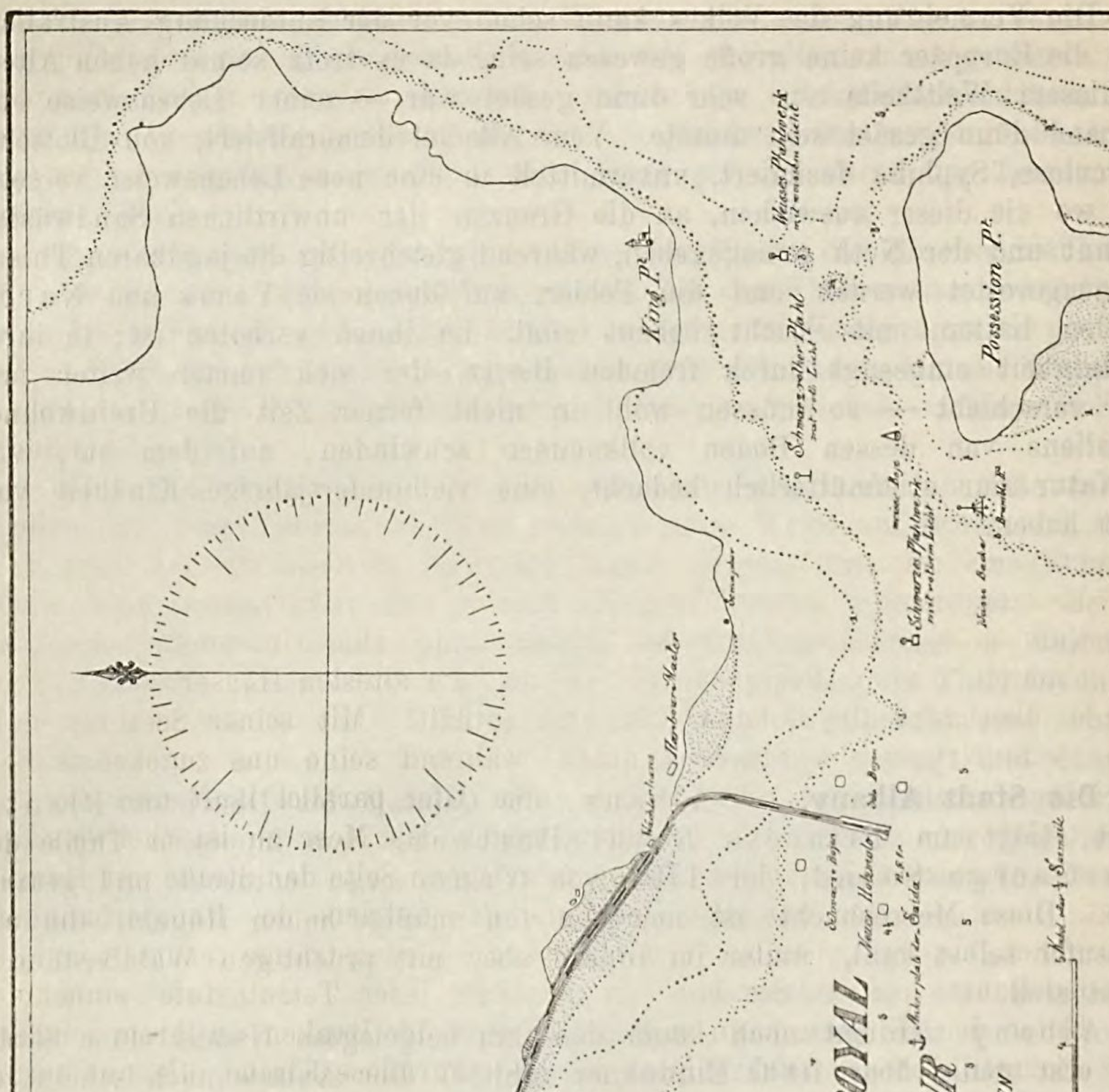
Albany verdient noch kaum den ihm beigelegten Namen einer Stadt, da es erst wenig über 1000 Einwohner zählt.[1]) Der Anlage nach scheint es jedoch ein bedeutender Platz werden zu wollen.

Diese Anlage bietet einen für alle im Entstehen begriffenen Städte Australiens charakteristischen Anblick; System und Ordnung sind in den kleinsten Details erkennbar. Die Straßen und Plätze der zukünftigen Stadt sind bereits ausgesteckt, zum Theile auch gepflastert, die öffentlichen Gebäude auf einem mehr der Zukunft als der Gegenwart entsprechenden Fuße erbaut und eingerichtet. Nichts ist dem Zufalle überlassen und das künstliche Großziehen des sichtbaren Wohlstandes in den Städten (das ihnen übrigens nicht schlecht ansteht) zeigt sich unter anderem darin, dass für die zu erbauenden Häuser ein Minimalpreis festgesetzt ist, den sie kosten müssen.

Wie in alle ihre Colonien, so haben die Engländer auch in diese ihr heimisches System mitgebracht, wonach fast jede Familie ein ganzes Häuschen für sich bewohnt. Die unschönen Zinskasernen des europäischen Continentes können in einer englischen Provinzstadt nicht gedeihen — weder zum Schaden des Aussehens noch zu dem der Bequemlichkeit. Der einzige Nachtheil wäre, dass die Stadt bei gleicher Einwohnerzahl ein bedeutend größeres Territorium beansprucht, was jedoch in Australien gewiss nicht ins Gewicht fällt.

[1]) 1890: 1024 Einwohner. Nach dem „Handbook" des „Emigrants Information Office" (1893): 3000 Einwohner.

Karte 3.



Die Zukunftstadt Albany füllt einen schmalen Streifen längs der Küste und ein mit derselben leicht convergierendes Thal aus, welch beide durch einen kurzen Sattel verbunden sind. Der dazwischenliegende Hügel, Strawberry Hill genannt, gewährt, obwohl er nicht hoch ist, eine reizende Aussicht. Linker Hand sieht man den King George Sound, auf dessen dunkelblauen Wellen weit draußen Michaelmas- und Breaksea Island mit seinem sonnenbeglänzten Leuchtthurm, dann Seal- und Mistaken Island schwimmen. Ein schmaler, etwas gewundener Canal verbindet ihn mit der breiten Wasserfläche des Princess Royal Harbour, der landumschlossen zu unseren Füßen liegt. Sein lichtblaues Wasser geht gegen die Küste zu in immer lichteres Grün über, bis es fast unmerklich zum weißen Sandstrande wird; deutlich kann man die dunkleren Algenbeete erkennen.

Längs des Strandes ziehen die Doppelgeleise der Eisenbahn sich hin, die beiden langen hölzernen Piers verbindend und durch ihre Dämme hie und da Lagunen abschneidend, aus denen das Quacken von tausenden von Fröschen zu uns herauftönt. An dem 518 *m* langen, links situierten neuen Pier liegen Dampfer und Segelschiffe, welche das in Haufen gestaute Sandelholz und die zu Bauhölzern und Eisenbahnschwellen geschnittenen Yarrahstämme verladen. Der rechts gelegene Molo, wie der vorgenannte eine Holzconstruction, entspringt gerade vor dem Postgebäude, das eines der ältesten Häuser von Albany ist und überhaupt alle Colonial-Kanzleien enthält. Mit seiner Seefront steigt es bis zum Niveau des Strandes hinab, während seine uns zugekehrte Seite auf einem Terrainabsatze ruht, welcher dem Ufer parallel läuft und die erste Straße Albanys trägt. Die Böschung gegen das Meer zu ist theilweise mit Bäumen bepflanzt und nur die landwärts gelegene Seite der Straße mit Häusern besetzt, deren Fenster auf das Meer und das Getriebe des Rangierbahnhofes hinausgehen, dessen scheinbar unentwirrbare Schienenstränge rechts vom alten Molo den Raum von der See bis zum Abhange jener Terrainstufe einnehmen.

Unter den Häusern kann man leicht jene der Banken an ihrem reicheren Stile erkennen; ebenso leicht finden wir die thurmlose Kirche, die aus weißem Stein mit Asphaltmörtel erbaute *Townhall* (das Rathhaus) und die beiden Hotels heraus, deren eines auch die Clubräume enthält. Weiter zur rechten Hand zweigen ausgesteckte Hügelstraßen nach aufwärts ab, welche erst vereinzelte, durch weite Lücken getrennte Gebäude aufweisen, während gegen die See zu die Häuser sich dichter aneinander schließen. Dort steht auch der Bahnhof, ein Holzbau, von dem aus die blinkenden Schienenstränge weiter nach rechts laufen, um sich bald im tiefen Grün eines Parkes zu verlieren, der zum Government House gehört. Dieses ist eine schlichte nette Villa, die sich nur durch den am Flaggenstocke gehissten Union Jack und den großen Park mit dem Tennis Lawn von den anderen Häusern unterscheidet.

Über den vorerwähnten Sattel läuft ebenfalls eine breite Straße mit gepflasterten Gehwegen, die auf beiden Seiten bereits von Häusern eingerahmt wird. An ihrem höchsten Punkte steht ein Obelisk aus poliertem Granit zu Ehren des Erwerbers der ersten Eisenbahnconcession in West-Australien. Von dort aus dehnt sich in unserem Rücken ein weites Thal nach rechts und links, das ebenfalls von abgesteckten Straßen durchzogen und mit Häuschen besäet ist, die meist inmitten von Gemüse- und Blumengärten liegen. Sie sind in diesem Lande des Holzes fast ausnahmslos aus Holz gebaut, hell angestrichen und enthalten eine Küche und drei oder vier Zimmer. Nie findet

man ein höheres Stockwerk, stets aber eine Veranda. Gegen die in der blauen Ferne verschwimmenden Hügel zu dehnen sich gleich Feldern eines Riesenschachbrettes bebaute Äcker und Wiesen bis an den Rand des Waldes aus. Hier erblicken wir auch vereinzelt die aus Wellblech aufgeschlagenen Hütten der „Pionniere der Wildnis", die, sobald die gehasste, laute Civilisation näher kommt, Bolzen und Muttern ausschrauben, das Haus zerlegen und ihr Heim mittels Ochsengespannes weiter hinaus in die Einsamkeit schieben.

Vieh wird häufig durch die Straßen getrieben. Das Reiten ist allgemein. Der Beamte reitet in sein Bureau, zu Pferde bringt der Farmer seinen Sparpfennig in die Bank, zu Pferde sitzen Fleischerbursche und Bäckerjunge; gäbe es hier Bettler, so würden auch sie wahrscheinlich vom hohen Ross herab um milde Gaben flehen. Dafür sieht man selten Wägen, und wenn es nicht das ungeheuer breitspurige Wägelchen eines Farmers ist, worin dieser Frau und Tochter „in die Stadt" bringt, so ist es gewiss nur ein Ackerkarren.

Der Eindruck, den man von der See her empfängt, ist ebenfalls ein freundlicher Der Strawberry Hill hindert zwar den Blick auf die rückwärtige Hälfte des Städtchens. Dennoch scheint dieses größer als es thatsächlich ist, durch die sich den Hügel hinaufziehende Anlage seines seewärts gelegenen Theiles.

Der Princess Royal Harbour und der King George Sound. — Der Hafen selbst ist leider ein nur zu ausgedehntes, aber seichtes Becken, in dem große Schiffe nur beschränkten Raum haben und die oft recht frischen Süd- und Südwest-Winde bedeutenden Seegang verursachen. Trotzdem ist der Princess Royal Harbour mit seinem Vorhafen, dem King George Sound als der einzige sichere Hafen an der Südküste West-Australiens sowohl in commerzieller als in maritim-militärischer Beziehung für die Colonie von großer Wichtigkeit, da er deren Berührungspunkt mit den Heeresstraßen des Welthandels bildet, die Australien mit dem Cap der guten Hoffnung und dem Rothen Meere verbinden.

Navigatorische Bemerkungen. — Das Anlaufen des King George Sound bietet bei klarem Wetter keine Schwierigkeit, da die Eclipse Islands, sowie die verschiedenen Landspitzen, welche den Hafen im Süden begrenzen, genügend gute Anhaltspunkte geben, um die östlich und westlich der genannten Inselgruppe gelegenen Riffe vermeiden zu können. Die Deckungslinie: Westspitze von Breaksea Island — Bald Head Point gibt guten Aufschluss über die Lage des 3 Seemeilen östlich von den Eclipse Islands liegenden Maude Riffs. Einlaufende Schiffe sollen daher östlich dieser Linie bleiben, d. h. die beiden genannten Punkte von einander offen halten, um frei von dem Riffe zu fahren. Die westlich des Michaelmas Island befindliche, weiß und schwarz gestreifte Boje, die das Westende der Michaelmas-Riffe bezeichnet, ist nicht gut wahrnehmbar. Als S. M. Schiff Saida am 29. December 1890 infolge Schralens der Brise mit Backbordhalsen directe auf diese Riffe zusteuerte, wurde die Boje erst auf wenige Kabel vorne in Luv sichtbar.

Die Einfahrt in den Princess Royal Harbour ist ziemlich enge, doch durch Pfähle und Leuchtbacken gut markiert. Segelschiffe bedürfen bei Gegenwind eines Schleppers.

An den beiden Seiten des neuen Pier können sich vier größere Schiffe langseits vertäuen. Die Wassertiefe am Kopfe des Molos beträgt 30′ = 9,14 *m*. Längs des alten Pier können Schiffe nicht anlegen.

Albany wird von den P.- and O.- (Peninsular and Oriental Line) Dampfern auf der Aus- und Heimreise angelaufen. Auch die Dampfer der Orient Line und der Messageries maritimes berühren diesen Hafen. Hauptsächlich für den Gebrauch dieser und der intercolonialen Tramps wird von der King George Sound Coal Company ein Vorrath von australischer (Newcastle, N. S. W.-) Kohle gehalten; er ist auf zwei Hulks untergebracht, die man langseits verholt. Der Preis der Kohle stellte sich im Jahre 1890 auf 40 £ per Tonne.

Albany ist für spätere Zeiten als Kriegshafen und Kohlenstation der föderiert-australischen Seemacht in Aussicht genommen. Er ist ziemlich leicht und mit geringen Mitteln zu vertheidigen.

Bis zu der Zeit jedoch, in welcher alle die projectierten Fortificationen errichtet sein werden, dürfte Albany bereits ein anderes Bild bieten, als das, welches der Bemannung S. M. Schiffes Saida in Erinnerung geblieben ist.

Aufenthalt in Albany. — Scenerie am Lande. — Während des Einlaufens der Corvette in den Princess Royal Harbour und in den darauffolgenden Abend- und Nachtstunden wollte es den Anschein gewinnen, als ob der fünfte Continent nicht gedenke, die Fremden gastfreundlich aufzunehmen. Frische Böen jagten Regenschauer über den Hafen, die sich mit dem salzigen Wasserstaube der Wellenkämme mischten, um die Lust zum Betreten des Landes auf den Nullpunkt abzukühlen, welchem sie ohnedem schon nahe gebracht worden war durch die Erwartung der Post und die mannigfachen Anforderungen, die das Einlaufen nach längerer Überfahrt an den Einzelnen stellt. Da haben Briefe beendet zu werden, die Wäsche muss zur Übergabe an die Wäscherinnen hergerichtet und dann unter diesen die vertrauenswürdigste ausfindig gemacht werden; in Cabinen und Messen werden die Sorrungen und Schrauben geräumt, welche die bewegliche Habe in See unbeweglich gemacht hatten; Teppiche werden ausgebreitet und die Wände ausgeschmückt, um Besuche würdiger empfangen zu können. Derjenige, welcher das verantwortungsvolle Amt des Kellermeisters übernommen hat, muss in seine Schränke tauchen und Cognac, Champagner und edlen Rothwein zum Gebrauche bereitstellen; einige Flaschen süßen Maraschinos werden herbeigebracht, für den Fall als Damen die Saida mit ihrem Besuche beglücken sollten. Der Messeführer erscheint mit Cigarrenkistchen und Tabaksbehältern, die für Besuche stets bereit gehalten und auf allgemeine Unkosten, natürlich nur mit den duftigen Producten der Heimat gefüllt werden, die denen aller anderen Erdtheile und Länder bedeutend überlegen sind und überall höchsten Anwert finden. Eifrige Umfrage wird nach einem Künstler gehalten, der die einzige Misstimmung an Bord, die des Pianinos, zur Harmonie bringen könnte; kurz jeder Einzelne findet in seinem Ressort für die ersten Stunden, die das Schiff im Hafen verbringt, mehr als genügende Beschäftigung.

Bayerische Staatsbibliothek München

Als aber am folgenden Tage die Sonne hell und warm vom Himmel lachte, als an Bord Stengen und Raaen zur Visitierung gestrichen wurden, das ausgeschorene Gut mit hallendem Gepolter auf Deck fiel und im Decksalon unbarmherzig und unumschränkt der Clavierstimmer seines Amtes waltete, da war soviel Anspornung kaum mehr für den Säumigsten nöthig. Wer nicht vom Dienste festgehalten wurde, den zog schon am frühen Morgen die Neugierde mächtig hinüber nach dem merkwürdigen Lande, von dem die Naturforscher behaupten, es repräsentiere ein Stück Tertiärzeit, nach dem Lande, dessen Gras auf Stämmen wächst, in dessen Wäldern das Laub nicht wagrecht steht, sondern die Kanten nach oben und unten kehrt, dessen Bäume im Herbste nicht die Blätter sondern die Rinde verlieren, nach dem Lande der Baumfarren, des Känguruh und des Schnabelthieres, des schwarzen Schwanes und des Emu! Da stand ja auch schon ein Grasbaum, da noch einer; da eine ganze Gruppe davon, wie ebenso viele Struwelpeter, ein Büschel mattgrünen Grases auf dem 2 *m* hohen Schuppenstamme tragend. Dort gibts ein Eucalyptuswäldchen; gespensterhaft tauchen die zum großen Theile rindenlosen, weißgebleichten Stämme aus dem Dunkel hervor. Jeder Schritt durch das thaubeglänzte, grobe Gras bringt Neues, kein Blümchen, kein Kraut hat eine bekannte Form.

Eine merkwürdige, ungewohnte Ruhe liegt über der Natur, nur selten unterbrochen von fremdartigen Vogelstimmen und vorlautem Froschquaken; kein Käfer brummt, keine Biene summt, keine Fliege schillert im Sonnenstrahl, kein Schmetterling wiegt sich über den Blumenkelchen. Und doch brennt das Himmelslicht so heiß, denn wir haben ja fast Neujahr, und bald kommen die Hundstage, so dass die Ausflügler recht froh sind, im Schatten der hausgroßen Granitblöcke, die auf dem Rücken des Strawberry Hill verstreut liegen, Kühlung suchen zu können, während der Blick hinausfliegt in die Ferne, den Wellenlinien der Berge folgend bis an den Meereshorizont, den leichte Nebel verschleiern. Dann sieht das Auge wohl in wachem Traume seltsame Segel mit altmodischem Schnitte daraus hervortauchen, Schiffe mit vollem Bug und hohem Heck und der Laterne darauf; Dirk Hartogs Eendragt und Edels Schiff und die Leeuwin sind es, die die erste Kunde von der großen *Terra australis* nach Holland brachten. Welcher Seemann träumt auf diesem Schauplatze nicht von ihnen und von Abel Tasman und seiner Braut Maria, von Dampier, von La Pérouse und Bruny, von Cook und Flinders, träumt sich nicht zurück in die Zeiten, wo noch Welten unerforscht im Schoße der Meere lagen, wo kühnes Wagen und harte Ausdauer Ruhm und Ehre brachten!

Officielle Besuche. — Inzwischen schickte sich der Commandant, Fregattencapitän von Wachtel, an, in Begleitung eines Officiers die üblichen Courtoisiebesuche zu machen. „Unbekannt mit den Verhältnissen“, erzählt der Begleiter des Commandanten in einem zur Verfügung gestellten Briefe, „giengen wir vor allem auf die Suche nach einem Wagen, doch nirgends war ein solcher zu finden. So mussten wir uns entschließen, in unserem Staate auf Schusters Rappen bei den Würdenträgern von Albany vorzusprechen. Auf dem Postamte erfuhren wir leicht die Adressen des Governements-Residenten, Mr. Rowley C. Loftie, sowie des Bürgermeisters von Albany, dessen Wohnung uns zunächst am Wege lag. Dem Haushalt des wackeren Fleischers, welcher eben das Ehrenamt eines *Mayor* von Albany bekleidete, mochte noch kein Präcedenzfall eines Besuches fremder Officiere in Parade vorgekommen sein, denn man

gerieth in große Aufregung; der *Mayor* wäre nicht zu Hause, ob wir nicht auf ihn warten wollten? fragte ein Knecht und konnte nicht begreifen, warum wir unsere Visitkarten zurückließen. Unser erster Besuch war also kein Erfolg. Dann wendeten wir unsere Schritte dem „*Government House*“ zu, kenntlich durch eine große englische Flagge. Wir traten durch eine Gitterthüre in den Park ein, mussten dann die Eisenbahnschienen überschreiten, die ihn durchschneiden, und aus seinen schattigen Gängen traten wir auf den Lawn heraus, der das villenartige Haus theilweise umgibt.

Mr. Loftie empfieng uns mit ausgezeichneter Höflichkeit und stellte uns seiner Gemahlin und Tochter vor. Bald ergaben sich Anhaltspunkte zu einem lebhaften Gespräch in dem Umstande, dass Master Loftie sich seit kurzem als *Navy Boy* auf der Britannia befindet. Die besorgte Mutter wollte über alles mögliche Aufschluss haben und versprach auch bereitwilligst, die Saida zu besuchen. Eine prächtige Katze mit einem halben Dutzend Kätzchen war dem Commandanten aufgefallen; am selben Nachmittage noch kam eines ihrer Kleinen in einem netten Körbchen an Bord, als „Erinnerung an Albany“.

Herrn J. A. Wright, einem der Directoren der Eisenbahn Albany-Beverley, wurde in seiner Eigenschaft als Präsident des *Albany Club*, welcher dem Stabe Einladungskarten gesendet hatte, ein Besuch abgestattet, und damit war der Stab der Saida in die Gesellschaft von Albany eingeführt, die ihren Gästen die erste Probe der wahrhaft überwältigenden colonialen Gastfreundschaft gab: Mr. John F. T. Hassel, Generalagent mehrerer Dampfergesellschaften und Bevollmächtigter Lord Brasseys, welch letzterer ausgedehnte Besitzungen in West-Australien hat, verheiratete seine Tochter und lud den ganzen Stab der Corvette, den er gar nicht kannte, zur Hochzeit, die am Sylvesterabend stattfand.[1])

Ein Schützenclub sandte eine Einladung zu einem Bestschießen. Zu dem alljährlichen Neujahrs-Picnic wurden der Commandant sowie alle Messen gebeten, kurz, trotz der wenig entwickelten gesellschaftlichen Ressourcen von Albany gab es keinen Tag, an dem nicht Unterhaltung geboten war. Am lohnendsten jedoch war eine Picnic-Partie in den australischen Urwald, zu den Sägemühlen von Torbay.

Der Urwald von Torbay. — Die Waldbestände der Torbay, aus Karri *(Eucalyptus diversicolor)*, Yarrah *(E. marginata)* und Blue Gum *(E. globulus)* bestehend, gehörten zu dem der Eisenbahngesellschaft *West Australian Land Company* überlassenen Lande und sind von deren Hauptactionären und Directoren Millar Brothers in Melbourne angekauft worden. Diese *Merchant Princes* haben eine fünfzehn Meilen lange Privatbahn nach der kleinen Ansiedlung Torbay gebaut, von wo aus Schienen je nach Bedarf in den Wald hineingelegt werden, um die von den Sägemühlen, die ebenfalls transportabel sind, zugeschnittenen mächtigen Balken zur Verschiffung nach Albany zu bringen.

Mr. Wright, der Millar Br^s^ in Albany vertritt, hatte im Vereine mit dem überaus gefälligen Stationschef für die Ausflügler von der Saida einen Extrazug zusammenstellen lassen, eine sehr nöthige Maßregel, denn das kleine Heer war nicht weniger als 37 Köpfe stark. — Alles, was dienstfrei war,

[1]) Diese freundliche Einladung musste jedoch mit Bedauern abgelehnt werden, da Fregattencapitän v. Wachtel schon lange zuvor, maritimem Brauche folgend, den ganzen Stab für diesen Abend zu Gaste gebeten hatte.

hatte sich betheiligt; die genannten Herren begleiteten selbst ihre Gäste. Der Resident und mehrere Ingenieure und Beamte der Eisenbahn hatten sich ebenfalls angeschlossen. Am frühen Morgen giengs hinaus, im eleganten Salonwagen bis Torbay und von da aus auf Lowrys weiter in den Wald hinein, zwischen die Riesenstämme, die wie ungeheuere Säulen zu dem Blätterdache aufstreben, das der Rauch der Locomotive gar nicht erreichen kann. Nach halbstündiger Fahrt bleibt der flotte „Schotterzug“ stehen, und die ganze Gesellschaft tritt eine Wanderung von etwa einer Stunde an, um zu dem Platze zu gelangen, an dem eben ein mächtiger Waldgreis vor ihren Augen gefällt werden soll. Wohl ist der Wald licht und frei von Unterholz, es geht aber bergauf und bergab, auf ungebahnten Wegen, über gestürzte Stämme und morsche Äste, so dass das Auge kaum Zeit findet, die großartige Waldscenerie aufzunehmen, die von herrlichen Papageien belebt wird. Endlich treten die Ausflügler auf eine Lichtung hinaus, auf welcher der Yarrahbaum steht, der der Säge verfallen ist. Schnurgerade steigt sein Stamm empor, um erst vielleicht 70 bis 80 *m* über dem Boden die ersten Äste auszusenden. Eine Hälfte des schier 2 *m* dicken Stammes war bereits durchgesägt, von der anderen Seite her begann ein keilförmiger Einschnitt, an dessen Vergrößerung noch gearbeitet wurde. Während sechs Mann das ungeheuere Sägeblatt handhabten, ließ Mr. Wright ein substantielles Lunch servieren, das in Kisten verpackt von einigen Eingeborenen mitgeschleppt worden war und dem die Gäste tapfer zusprachen, denn die aromatische Waldluft und der ungewohnte Marsch hatten den Appetit geschärft.

Nun wurden mit mächtigen Schlägen eiserne Keile in den Schnitt getrieben, das Holz begann zu krachen, der Stamm sich langsam, langsam zu neigen, mit immer schnellerer Bewegung, unter dem steten Krachen der an den Nachbarbäumen brechenden Äste. Dann aber prasselte er in vollem Sturz hernieder, auf dem Wege alles mitreißend, Äste, Baumkronen und gewaltige Stämme, bis das Geäst des alten Riesen auf dem Boden zersplitterte und endlich auch der mächtige Stamm mit furchtbarer Wucht auf die Erde fiel, die ihn vielleicht Jahrhunderte lang genährt hatte und nun unter seinem Fall erbebte, als sei sie durch eine mächtige Mine aufgewühlt worden.

An Ort und Stelle wird nun der gefallene Baum seiner Äste beraubt und dann mit Pferden bis zum nächsten Schienenstrang geschleift, um darauf der dampfgetriebenen Kreis- oder Bandsäge zugeführt zu werden.

Nachdem noch Linienschiffsfähnrich J. Pfeningberger, der Vorstand des Photographendetails der Saida, sich für deren Reisealbum eines Bildes der Sägemühlen und einer Gruppe von Australnegern versichert hatte, wurde die Rückfahrt angetreten. Die Veranstalter des gelungenen und interessanten Ausfluges wurden mit wohlverdienten Dankesbezeigungen überhäuft und mussten dem Commandanten versprechen, am kommenden Tage ihn zu besuchen, ihre Familien mitzubringen und das Lunch bei ihm einzunehmen.

Besuch an Bord mit Hindernissen. — Englische Damen beim Lunch. — Der folgende Tag aber brachte frische Brise und bewegte See, so dass die weite Bai voll weißer Brecher war und jede Böe durch Schwaden weißen Seestaubes sichtbar wurde. Fregattencapitän von Wachtel hielt es daher für eine Pflicht der Höflichkeit, die geladenen Damen von diesen Umständen durch einen Officier bekannt machen zu lassen, damit sie sich nicht zu der unter solchen Verhältnissen nicht angenehmen Fahrt im Boote verbunden hielten. Allein mit uner-

hörter Tapferkeit beschlossen Frauen und Mädchen dennoch, den Besuch nicht aufzuschieben, und schifften sich in das große Boot ein, das inzwischen im Lee des alten Pier lag. Für diese Eventualität war durch Mitnahme von Regenmänteln und Theerjacken vorgesehen, mit denen die Toiletten geschützt werden konnten. Dann wurde das Focksegel gehisst und das Boot schoss wie ein Pfeil vor dem Winde der Saida zu, ohne dass das schwere, langsame Rollen des Fahrzeuges, das fast ebenso schnell lief als die hohle, sich brechende See, auch nur eine ängstliche Miene oder gar einen Schrei von den muthigen Besucherinnen erpresst hätte. Böser war der Fall schon, als das Boot zum Anlegen das Segel strich, um anzuluven, am bösesten aber, als es, an der Fallreepstreppe liegend, von den Wellen drei Meter hoch gehoben und gesenkt wurde. Aber Noth kennt kein Gebot, und die Damen mussten sich darein ergeben, von den im Boote wie auf der Plattform stehenden Officieren im geeigneten Momente erfasst und auf das Fallreep gehoben zu werden, was sie mit stoischer Ruhe über sich ergehen ließen.

Leider brachten sie aber auch eine ähnliche stoische Ruhe den verführerischen culinarischen Künsten des Koches entgegen, der für diesen Tag seine ganze Wissenschaft erfolglos aufgeboten hatte. Besonders die jungen Damen waren nicht zu bewegen, etwas anderes als einen Schluck Wasser zu sich zu nehmen. Die zugehörigen Herren ließen sich wohl dadurch von nichts abschrecken, da sie daran gewöhnt sein mochten. Den Schiffscommandanten und die von ihm noch zu Gaste geladenen Officiere der Saida konnte dies jedoch nur unangenehm berühren; es wollte auch kein Gespräch recht in Gang kommen; die Damen saßen, wie es die Etiquette des englischen Lunch gestattet, mit Hut und Schleier bei Tisch. Es blieb dies zum Glück eine vereinzelte Erscheinung, die vielleicht auf die unangenehme Bootsfahrt zurückzuführen war. Denn viele, viele Leute saßen im weiteren Verlauf der Reise noch an der Tafel des Schiffscommandanten, stets eine fröhliche Gesellschaft bildend, da der Hausherr selbst mit humorvollem Beispiel vorangieng; nie stockte scherzendes oder ernstes Gespräch, und alle guten Gaben Gottes und der gesegneten Heimat fanden stets die wohlverdiente Anerkennung.

Nun kam aber, nach aufgehobener Tafel, die Ausschiffung der Gäste. Es gibt keinen anderen Weg, die Damen müssen im richtigen Momente auf Commando dem im Boote Stehenden in die Arme springen! Welch eine Seligkeit für einen unglücklich Verliebten, dem seine Schöne sich in die Arme wirft! Und welch süße Last, wenn die 80 000 Pfund (Sterling) schwere Mama einem dann in die Arme fällt! Nun giengs aber vorsichtigerweise nach dem leewärts gelegenen neuen Pier. Ein nicht geringer Stein fiel den von der Saida aus Zusehenden wie dem das Boot führenden Officier vom Herzen, als die Besucher heil und unversehrt auf der Plattform des Molos auftauchten.

Der folgende Tag, ein Sonntag, brachte kein besseres Wetter. Trotzdem war S. M. Schiff Saida von Besuchern überschwemmt, die einen kleinen Dampfer gemiethet hatten, um an Bord kommen zu können. Seit Jahren war überhaupt kein Kriegsschiff in Albany gewesen, und die Neugier wurde noch mehr gespannt durch die Stattlichkeit der österreichisch-ungarischen Corvette.

Abfahrt von Albany. — Montag den 5. Jänner wurden die Vorbereitungen zur Abfahrt getroffen, Segel angeschlagen, Bootskrahne aufgetoppt etc.

und Abschied von Albany genommen. Am nächsten Tage wurde der Südwestwind, der die ganze Zeit über den Verkehr mit dem Lande sehr behindert und sich dadurch oft wenig schmeichelhafte Apostrophen zugezogen hatte, allgemein willkommen geheißen, denn mit seiner Hilfe konnte die Corvette ihren Weg gleich mit Segeln antreten. Ungleich schöner sieht es aus, wenn die stolze Takelage sich in Wolken von Segeltuch hüllt, die Raaen der Quartiere herumfliegen, wie von Geisterhand bewegt, die Segel sich füllen, das Schiff sich graziös an den Wind legt, wie das Mädchen an die Brust des Bräutigams und dann flüchtig davoneilt. Der Dampfer speit einige Cubikmeter Rauch aus — und ist verschwunden.

Entschluss Adelaide zu besuchen. — Nun durchsegelte die Saida, an demselben Tage auslaufend, an dem sie programmgemäß erst hätte einlaufen sollen, den King George Sound. Seemannschaft und Glück hatten die bereits am Anfange der Reise gemachte Zeitersparnis so lange erhalten, und nun hielt Fregattencapitän von Wachtel den Moment für gekommen, diese Ersparnis auszunützen. Nahe an der Route nach Melbourne liegt Adelaide, die blühende Hauptstadt einer aufstrebenden Colonie, die das Ziel vieler Auswanderer, speciell aus Österreich-Ungarn und Deutschland ist, eine Stadt, deren Hafen noch nie von einem k. u. k. Kriegsschiffe berührt worden war. Diese Thatsachen waren es, welche den Schiffscommandanten bewogen, die ersparten Tage der Stadt Adelaide zu widmen.

Reise nach Port Adelaide. — Ankunft in der Largs Bay und Fahrt den Torrens River aufwärts bis Port Adelaide. — Als daher das Schiff den King George Sound durch den Middle Channel, den Canal zwischen Breaksea und Michaelmas Island, verlassen hatte, wurde Cours auf die von Flinders nach seinem Schiffe benannte Investigator-Straße genommen, welche die westliche Einfahrt zu den ausgedehnten Gewässern des S. Vincent-Golfes bildet, an dessen Ostküste Adelaide beiläufig 1000 Seemeilen von Albany entfernt gelegen ist.

Der anfangs flaue Wind frischte bald, indem er einen böigen Charakter annahm und seine Richtung rasch und häufig wechselte. Die hiedurch erzeugte gekreuzte See machte sich in den unstäten Bewegungen des Schiffes sehr fühlbar, doch blieb der Wind im ganzen günstig, so dass nach Verlauf einer Woche das Schiff sich am Eingange der Investigator Strait befand. Hier jedoch gieng die Brise auf SO über. Der bisher beobachtete Charakter des Windes ließ annehmen, dass er diese Richtung nicht allzulange beibehalten werde. Deshalb wurde der Versuch gemacht, aufzulavieren, nicht um dadurch Luvweg zu gewinnen, denn dies war von vorne herein durch den Seegang und den durch die Backstairs Passage und die Investigator-Straße westwärts setzenden Strom ausgeschlossen, sondern um ein Umspringen des Windes zu erwarten und nicht die Maschine in Betrieb nehmen zu müssen.

In der That raumte am 15. der Wind soweit, dass die Investigator-Straße mit angeholten Bulinen passiert werden konnte. Nun wurden alle Segel und Leesegel gesetzt, und die felsstarrenden, von Gießbächen tief eingerissenen Küsten des Cap Borda und Althorpe Island mit seinem Leuchtthurm, die drei Tage lang die Sicht beherrscht hatten, machten nun dem welligen Hügellande des Continentes Platz, das gegen Norden in die weite Ebene von Adelaide übergeht, die von den leicht geschwungenen Curven

der Lofty Mountains begrenzt wird. Immer tiefer sank die Sonne, schon färbten die Nebel, die über Adelaide lagen, sich goldig; Glenelg wurde passiert, Semaphore kam in Sicht mit der unendlich langen Jetty und den davor geankerten mächtigen Oceandampfern; dann kam der Hafencapitän an Bord, die Bram- und Oberbramsegel wurden beschlagen, die Untersegel aufgegeit und der Salut donnerte über die Wasserfläche. Mit seinem letzten Schuss sank die Sonne ins Meer und der Anker rasselte in die Tiefe. Der Hafencapitän wollte das Schiff durch den Torrens-Fluss in das Hafenbassin von Port Adelaide lotsen, allein dazu brauchte die SAIDA die Maschine und musste die Flut abwarten, denn bei Ebbe gab es im Torrens-Flusse Tiefen von nur 20′ (englisch).[1])

Am folgenden Morgen fuhr die SAIDA, gelotst von dem Hafencapitän, mit der Dampfkraft zweier Kessel den Torrens-Fluss hinauf. Seine Ufer erinnern in ihrer Configuration einigermaßen an den Suez-Canal, nur stehen hie und da Hütten am Wasserrande und Küstenfahrer liegen daran vertäut.

Je mehr die fünf Seemeilen, welche der Fluss bis zum Hafenbassin misst, ihrem Ende zugehen, desto lebendiger wird sein Anblick. Fähren kreuzen ihn, Segelfahrzeuge lavieren, Dampfboote schleppen Lichter, immer mehr und immer größere Schiffe liegen an den Uferdämmen, hie und da wohl eines gekielholt, Hammerschläge schallen, Dampfmaschinen pusten, Ketten rasseln, Bratspille klappern und dazu singen die Matrosen beim Lichten ihre monotone Weise. Von den Ufern herab sehen Etablissements mit hohen Kaminen, Warenhäuser, dann stattliche Hotels, dann das Hafenamt und die Townhall von Port Adelaide. Endlich wird der Fluss für die Schiffahrt durch eine Brücke gesperrt. Hier wird die SAIDA inmitten von Kuttern, Briggs und anderen kleinen Fahrzeugen vertäut, die gegen ihren Riesenkörper aussehen wie Kinderspielzeug, auf das man achthaben muss, damit man es nicht zerbreche.

Bald sind die Ketten auf die Bojen ausgebracht und die Corvette liegt sicher geborgen vor Port Adelaide, dem Hafenorte der 6 engl. ($1^1/_2$ deutsche) Meilen landeinwärts situierten Capitale, zum nicht geringen Stolz des Hafencapitäns, denn noch nie ist ein Schiff von 22′ Tauchung im Hafenbassin gelegen, und er hat es ohne Anstand hinaufgelotst.

[1]) Seither wahrscheinlich tiefer, da 1891 Baggerungsarbeiten im Zuge waren.

Capitel V.

Süd-Australien — geographischer und historischer Überblick. Culturzustand. Die Stadt Adelaide. Aufenthalt der Saida *in Port Adelaide. Die Lofty Mountains. Abfahrt und Reise über Portland nach Melbourne.*

Name der Colonie. — Der Name der Colonie Süd-Australien (*South Australia*) ist ebenso bezeichnend für den Conservatismus der Engländer als unzutreffend für das damit bezeichnete Land. Schon im Entstehen uncorrect, da ja Theile von Victoria und West-Australien weiter nach Süden reichen, verlor er vollends jeden Sinn, als 1861 das nördlich des 26. Breitengrades gelegene Nord-Territorium zu der Colonie gefügt wurde.

Lage, Ausdehnung; kurze Beschreibung des Landes. — Die Colonie nimmt also gegenwärtig den ganzen Mitteltheil Australiens ein. Ihre Grenze gegen Westen ist der 129. Meridian (Ostlänge), gegen Osten eine gebrochene Linie. Hier wird Victoria durch den Meridian von 140° 58′ Ostlänge und das Stück des Murray bis zum 141. Grad von Süd-Australien getrennt, dann von Neu-Süd-Wales durch den 141. Meridian bis zum 29. Grad Südbreite, ferner von Queensland durch denselben Meridian bis zum 26. Grad Südbreite, durch den Parallelkreis dieses Breitengrades bis zum 138. Grad Ostlänge und schließlich durch diesen Meridian bis zum Golf von Carpentaria.

Diese Grenzen schließen das gewaltige Areal von rund 2 340 000 km^2 ein, wovon etwa 984 000 km^2 auf das eigentliche Süd-Australien und 1 356 000 km^2 auf das Nord-Territorium entfallen.

In seiner Weite findet fast jede Bodenart ihre Vertretung, vom schweren Ackerboden bis zum Wüstensand. Die höheren Berggipfel bestehen meist aus Granit, Syenit oder Porphyr, Grünstein und anderen Eruptivgesteinen. Östlich des S. Vincent-Golfes kommt auch Kalkstein vor, oft als schöner, weißer und bunter Marmor. Die reichen Erzlager der Colonie finden sich im Thonschiefer, welcher von Quarzgängen durchzogen wird.

Ein ausgedehntes Flussnetz versieht das Land an den Küsten im Norden und Süden mit einer Menge von Wasseradern, während auch im Inneren in letzter Zeit mehr Wasser entdeckt wurde, als sich vermuthen ließ. Freilich sind diese Flüsse und Bäche sehr unverlässlich, oft ganz trocken und fast durchwegs von der Central-Australien charakterisierenden Art, die sich nach einem Mittellaufe von oft mächtiger Ausdehnung im Sande vollkommen verliert.

Waldland nimmt einen verhältnismäßig kleinen Theil des eigentlichen Süd-Australien ein, während ausgedehnte Wälder sich in den Küstenstrichen des Nord-Territoriums finden. Ein nicht unbeträchtlicher Theil, vielleicht ein Fünftel des Gesammtareals, ist gar nicht erforscht, da es unzugängliches Wüstengebiet oder undurchdringlicher australischer Busch ist. Der Rest ist ziemlich gleichmäßig zwischen Weideland und gangbarem Buschgebiete aufgetheilt, da das bebaute Land, trotz seines reichen Ertrages, im Vergleiche mit dem immensen Gesammtareal seiner Ausdehnung nach kaum in Betracht kommt.

Klima, gedeihende Nutzpflanzen. — Das Klima Süd-Australiens steht natürlich in den verschiedenen Theilen des Landes unter dem Einflusse der von circa 11° bis etwa 38° zunehmenden Breite.

Man behauptet, das Klima des Südens sei ähnlich jenem von Sicilien oder Neapel, und von außerordentlicher Trockenheit. Das Temperaturmaximum des Jahres scheint hier 38° C. zu sein, als Minimum wurde in den Bergen hie und da 0° beobachtet. Die jährliche Regenmenge beträgt in Adelaide 76 *mm*, fällt jedoch gegen das Innere zu rasch auf 18 *mm*. Weizen, Wein, Obst, Mandeln und Oliven gedeihen und geben reiche Ernten. Wie in West-Australien sind auch hier nicht wenige der importierten Reben ungarischer Abkunft. Die daraus producierten Weine sind jedoch von dem Ergebnisse der gleichfalls acclimatisierten Captraube nicht zu unterscheiden und dem schweren Weine des Caps der guten Hoffnung am ehesten vergleichbar. In jüngster Zeit wurde zum Behufe der Seidenzucht auch der Maulbeerbaum eingeführt, doch scheinen die Resultate nicht zufriedengestellt zu haben, da man nichts mehr davon hört.

Das Klima des Nord-Territoriums ist ein tropisches, mit reichlichem Regenfall an den Küsten, an denen auch die wenigen Ansiedlungen liegen, die erst die jüngste Vergangenheit dort ins Leben gerufen hat. Die meisten tropischen Früchte und Pflanzenproducte gedeihen dort; Mais wächst in großen Quantitäten; der Baumwollstrauch (doch keine zur Verarbeitung geeignete Species) ist eine einheimische Pflanze. In Fannie Bay besteht eine Versuchsstation für Bodencultur, und der Leiter derselben berichtet, dass er durch drei Jahre mit günstigem Erfolge Zuckerrohr, Indigo, Tapioca, Arrowroot, Reis, Mais, Ricinus, Sesam und Ingwer gebaut habe. Weniger entsprochen hätten Baumwolle, Jute und Tabak; totaler Misserfolg habe den Anbau von Kaffee, Cacao, Gewürzpflanzen und Mohn begleitet. Aussicht sei vorhanden, dass sich der Kautschukficus und der Chinarindenbaum als zur Anpflanzung geeignet erweisen werden.

Flusschiffahrt, Telegraph, Eisenbahnen. — Die Flüsse des Landes sind zum großen Theile schiffbar und die zahlreichen Alligatoren werden sich bald vor dem Schlage der Schaufelräder in die kleineren Nebenflüsse und Bäche zurückziehen müssen. Eine 4000 *km* lange Telegraphenlinie verbindet Port Darwin an der Nordküste, wo das von Indien kommende Seekabel landet, mit Adelaide im Süden und vermittelt so den Kabelverkehr ganz Australiens mit der alten Welt. Bei der Energie, die die australischen Colonien auszeichnet, ist es gewiss nur eine Frage der Zeit, und sicherlich keiner sehr langen, dass ein Schienenstrang die Mitte des australischen Continentes durchschneiden wird. In der That ist ein solcher schon geplant und die contractliche Vergebung seines Baues an eine Privatgesellschaft scheiterte nur an dem

Widerstande der Bevölkerung Queenslands, welche erklärte, ein Unternehmen von solch großem gemeinschaftlichem Interesse für alle Colonien dürfe nur vom Staate durchgeführt werden, wodurch die Demissionierung des Ministeriums von Queensland, das schon seine Zustimmung gegeben hatte, nothwendig wurde. Mit der Errichtung dieser Eisenbahn wird man sagen können, dass das widerspänstige Land, das seiner Erforschung so viele Schwierigkeiten in den Weg legte, unterworfen und gezähmt sei, gewiss das schnellste Tempo des Fortschrittes, der dann in wenig mehr als einem Jahrhundert soviel und mehr für Australien gethan haben wird, als in Tausenden von Jahren für das alte Europa, von dem das bei den Antipoden hausende Geschlecht allerdings die Basis seiner Entwicklung genommen hat, sorgfältig das Beste wählend und minder Gutes verwerfend.

Entwicklungsgeschichte. — Als der eigentliche Entdecker Süd-Australiens muss Captain M. Flinders bezeichnet werden, dessen Name sowohl mit der Erforschung der Südgestade Australiens als auch mit jener der Nordküste enge verknüpft ist. Er brachte das unglaublich scheinende Werk zustande, in der Zeit vom 8. December 1801 bis 9. April 1802 die bis dahin ganz unbekannte Küste der großen Australbay, über deren Verlauf man nur vage Vermuthungen hatte, bis zur Lacepède Bay zu benennen, zu vermessen und auszulothen. Seine Vermessungen dienen noch heute als Basis der Seekartenausgaben. Flinders war ein Seemann, und deshalb beschränkte sein wohlgelungenes Werk sich auch auf die Ränder seines Elementes. So hat er die Mündungen des Adelaide oder Torrens River, sowie der Flüsschen, welche den Städten Pirie und Augusta in ähnlicher Weise Binnenhäfen gewähren, wie jener einen solchen für die Stadt Adelaide bildet, nicht erforscht und auch die Murray-Mündung, die durch Nehrungen, Sandbänke und Barren geschlossen ist, entgieng seiner Aufmerksamkeit. Das Innere des Landes aufzuschließen blieb Captain Sturt vorbehalten, der 1830 eine Bootsexpedition unternahm, welche ihn den Murrumbidgee entlang in den Murrayfluss führte. Diesen erforschte Sturt bis zu seiner Mündung; auch sein mächtiger Nebenfluss, der Darling, verdankt seine Entdeckung und erste Untersuchung diesem kühnen Forscher. Wenn er auch seine Reise meistentheils auf den Flüssen unternahm und sein Boot stets die Operationsbasis seiner Landexpeditionen bildete, so gewann er doch einen Einblick in die durchreisten, unermesslichen Ländereien, die vor ihm noch nie das Auge eines Weißen geschaut hatte. Das Bekanntwerden der von ihm gewonnenen Eindrücke genügte, um in England eine lebhafte Bewegung hervorzubringen. „Daheim“ waren den Leuten die Augen darüber aufgegangen, welche Nachtheile die Strafdeportation für eine junge Colonie im Gefolge habe, und welch ein Riesenfehler das eingeführte System der Landvertheilung in der seinetwegen darniederliegenden Colonie West-Australien gewesen sei. Die neue Colonie sollte daher nicht wie das übrige „Neu-Holland“ [1]) eine Dependenz von Neu-Süd-Wales sein, sondern eine selbständige Colonie.

[1]) „Neu-Holland“ war nach Flinders eigentlich der correcte Name bloß für die Westhälfte des Continents; der östliche Theil wurde unter dem Namen Neu-

Aus irgend welchen nicht näher bekannten Ursachen schlief jedoch das Interesse der maßgebenden Kreise Englands an diesem Projecte zunächst ein, um erst drei Jahre später zu neuem Leben zu erwachen. Im Jahre 1834 bestimmte ein Decret König Williams IV. die Grenzen der neuen Colonie, welche als ein Versuchsobject für die „Landtheorie“ Edward Gibbon Wakefields in's Leben gesetzt wurde. So tritt schon im Beginne der Geschichte Süd-Australiens die Frage des „Landsystemes“ [1]) in den Vordergrund, und sie windet sich darin bis zum heutigen Tage als ein rother Faden, eine Principienfrage, weiter. Allerdings ist sie nicht die einzige dieser Art, die grell aus der Geschichtstafel Süd-Australiens hervortritt.

Leidenschaftlich und consequent war der Protest der jungen Colonie gegen die nach ihr oder nach Australien überhaupt gerichtete Deportation von Sträflingen, ein Protest, der sie auch von der Besudelung durch diese Maßregel freihielt, bis im Jahre 1868 diese Frage endgiltig zu Grabe getragen wurde. Ebenso leidenschaftlich verfochten schon die ersten Ansiedler ihre Überzeugung, dass ihre neue Heimstätte absolute Confessionsfreiheit gewähren müsse. Gouverneure wurden deswegen abberufen, Ministerien gestürzt, und das Streben nach unbegrenzter Toleranz gab den Colonisten den unmittelbaren Anlass zu fordern, dass die vorher militärisch-absolutistische Verfassung aufgelassen werde und einer solchen Platz mache, in der das Volk selbst bei der Gesetzgebung mitzusprechen habe — eine Forderung, die übrigens in den von Anbeginn an entschieden demokratischen Tendenzen der Colonie wurzelte. So wahrte die Colonie mit eiserner politischer Consequenz ihre Bahn zur Wohlfahrt und schaffte alle Fragen aus der Welt, die Hindernisse und Hemmschuhe des Fortschrittes werden konnten. Auch die Frage des „Landsystemes“ ist, allerdings in etwas späterer Zeit und nach einer Reihe mehr oder weniger glücklicher Experimente zur allgemeinen Zufriedenheit gelöst worden und bildet demnach keinen Zankapfel mehr; im Gegentheile, die günstige Lösung hat unendlich viel zur Blüte der Colonie beigetragen, die Vortheile des eingeführten Systemes sind tausenden neuer Ansiedler zugute gekommen.

E. G. Wakefields „Landtheorie“. — Edward Gibbon Wakefield vertrat die Überzeugung, dass es ein verfehltes Princip sei, den Emigranten das Land unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Jeder Ansiedler möge für seinen Antheil einen wenn auch geringfügigen Betrag bezahlen, und dieser Kaufschilling solle von der Regierung ausschließlich dazu verwendet werden, um Arbeitskräfte, an denen es im Beginne fehlen müsse, herbeizuschaffen. Leute, welche von vornherein nicht beabsichtigten, die ihnen zugewiesenen

Süd-Wales begriffen. Die Grenze war nach Thevenot (1663), dessen Quelle die in den Fußboden des Amsterdamer Stadthauses eingelegte Karte bildete, der Meridian von Nuyts Archipel, etwa der von 133° 30′ Ost.

Das Patent des ersten Gouverneurs von Neu-Süd-Wales setzt die Westgrenze dieser Colonie mit dem 135. Grad Ostlänge fest, so dass sie nicht nur Queensland, sondern auch etwa die Hälfte des heutigen Süd-Australien in sich begriff. Die Holländer besaßen allerdings nominell Neu-Holland, kümmerten sich aber nicht im mindesten darum und erhoben keinerlei Einsprache, als die Engländer zuerst West-Australien zu ihrer Colonie machten, darauf Süd-Australien über die eigentliche Grenze englischen Besitzes stillschweigend ausdehnten und endlich auch die letzten übrigen Stücke ihrem Gebiete einverleibten.

[1]) Die Modalitäten der Überlassung unbebauten Landes, „Kronlandes“, an die Colonisten.

Ländereien in Bearbeitung zu nehmen, werden dafür gewiss nicht 1 £ oder 10 $ per Acre (24,70, resp. 12,35 fl. in Gold per Hektar) zahlen und das Capital todt liegen lassen; andererseits würden die mit Hilfe des einfließenden Geldes importierten Arbeitskräfte es jenen Erwerbern, denen es mit der Ansiedlung Ernst sei, ermöglichen, das Land zu cultivieren. Auf diese Art werde es möglich sein, eine Colonie zu gründen, die vom Anfange an dem Mutterstaate nicht zur Last falle, sondern sich selbst erhalte. Der Erfolg dieses Systemes wurde in England mit großem Interesse beobachtet und war durch 17 Jahre hindurch ein zufriedenstellender, bis die rasch wachsende Colonie in die einfachen Verhältnisse, wie sie bei Concipierung dieses Gedankens vorgeschwebt hatten, nicht mehr recht passen wollte. Das System ward vielen Umänderungen unterworfen; wenn es im ganzen auch heute noch die Basis für die Art und Weise der Landvertheilung bildet, so würde doch sein Schöpfer das zur Entwicklung gelangte Geisteskind kaum mehr erkennen. In den ersten zwei oder drei Jahren der Wirksamkeit des Systemes ließen allerlei Nebeneinflüsse dessen Erfolg nicht klar zutage treten. Die Ländereien waren noch nicht vermessen, und eine missverstandene Politik des damaligen Gouverneurs bewog die Einwanderer, lieber in Adelaide zu bleiben, als weiter im Innern sich als Farmer niederzulassen. Sobald jedoch die Regierung wieder in weisen Händen lag, gelangten alle Erwartungen zur Realisierung, und Süd-Australien wurde mit einem Schlage ein Agriculturland *κατ' ἐξοχήν*. Der Preis des Laibes Brot von 4 Pfund (engl. = 1,814 *kg*) fiel von 5 *sh* (2,50 fl. i. G.) auf 6 *d* (25 kr. i. G.), und bereits 6 Jahre nach der Gründung der Colonie wurde Weizen nach den anderen Niederlassungen exportiert.

Um jedoch dem Gange der Ereignisse nicht vorzugreifen, muss zunächst über die Anfänge der Colonie berichtet werden.

Im Jahre 1835 constituierte sich in England zum Zwecke der Colonisierung Süd-Australiens ein Comité, in dessen Liste sich Namen wie Torrens, Angas, Mackinnon, Lord Bulwer, Montefiore, Rowland Hill u. a. finden. Am 22. Februar des folgenden Jahres setzte das erste Schiff mit Colonisten von England aus unter Segel und ankerte am 27. Juli desselben Jahres in der Nepean-Bai des Kangaroo Island. Dieser Hafen war zum Rendezvous bestimmt worden, da die genannte Insel der bestbekannte Theil der ins Leben zu rufenden Colonie war und man daran dachte, auf ihr die Hauptstadt anzulegen. Sobald jedoch am 20. August 1836 Oberst Light, der Geometer der Colonie, anlangte, erkannte dieser fähige Mann sogleich, dass eine Insel überhaupt, und Kangaroo Island im besonderen nicht geeignet sei zur Anlage einer Hauptstadt, in der der ganze Verkehr von und nach den einzelnen Theilen der ausgedehnten Colonie seinen Knotenpunkt haben musste. Nach mehrfachem Forschen und Suchen entschied er sich für den Platz, auf welchem das heutige Adelaide steht, und that damit einen ungemein glücklichen Wurf. Die Metropolen aller anderen Colonien Australiens blühten nicht auf jenen Plätzen auf, welche die ersten Ansiedler dafür in Aussicht genommen hatten; nur in Süd-Australien wüsste heute, mehr als ein halbes Jahrhundert nach der Gründung Adelaides, niemand für die Hauptstadt einen günstigeren Ort vorzuschlagen, als den von Colonel Light 1837 hiefür auserwählten.

Der schöne Hafen, den die Mündung des Torrensflusses gewährt, gab das erste Argument zu dieser Wahl; das zweite bildete das culturfähige, leicht erschließbare, allen Communicationsmitteln zugängliche Hinterland, das dritte

gutes Trinkwasser; ein nicht zu übersehendes viertes Moment endlich war das Vorhandensein einer Terrainerhebung, um der Stadt gesunde sanitäre Verhältnisse und eine leichte, wirksame Drainage zu sichern.

Das mit Zauberschnelle aus dem bezeichneten Stück Erde hervorgewachsene „Fair Adelaide“, die schönste Stadt der Südhemisphäre, ist ein herrliches Denkmal für Colonel Lights Verständnis und Voraussicht.

Im November 1836 langte das letzte der von der „Süd-Australischen Gesellschaft“ ausgerüsteten Schiffe in der Nepean-Bai an, und am 28. December ankerte ein k. britisches Kriegsschiff in der Holdfast-Baï, nahe dem heutigen Glenelg, welches der Colonie den ersten Gouverneur brachte. Dies war Captain Hindmarsh, ein angesehener Officier der britischen Kriegsmarine. Die umwohnenden Ansiedler und die von der „Süd-Australischen Compagnie“ bestellten Verwalter und Beamten wurden zusammenberufen, der Gouverneur begab sich, begleitet von dem Stabe des Buffalo als Suite und mit einer Ehrenwache von Seesoldaten an Land und verlas im Schatten eines mächtigen Gum-Baumes die königliche Acte, welche die Colonie proclamierte. Der abgestorbene Stamm dieses denkwürdigen Eucalyptus, knorrig, von bizarrer Form, wird heute noch in Glenelg gezeigt, inmitten der im Jahre 1887 zur Gedächtnisfeier des fünfzigjährigen Bestehens der Colonie rings um ihn gepflanzten jungen Bäume, und der 28. December ist der Nationalfeiertag der Colonie.

Captain Hindmarsh zertrug sich jedoch bald mit den Organen seiner Regierung und wurde schon im Jahre 1838 abberufen. Sein Nachfolger war Colonel Gawler, der die zum Wohlstande der Colonie führende Straße verkannte und seine Aufmerksamkeit weniger auf die Urbarmachung des Landes als auf die Förderung der Städte lenkte. Es entstanden deren viele unter seiner Verwaltung, und Adelaide, die Capitale, so genannt nach der Gemahlin König Williams IV., wurde durch zahlreiche öffentliche Einrichtungen und Baulichkeiten bereichert, die mehr auf die Zukunft als auf die Gegenwart berechnet waren und zur Entwickelung der Hilfsmittel des Landes nichts beitrugen.

Diese Unternehmungen hatten die üble Folge, einen großen Theil der zur See anlangenden Arbeitskraft zu verschlingen, welche damit dem wichtigeren Zwecke, dem Ackerbau, verloren gieng; überdies waren sie sehr kostspielig. Schließlich sah sich das englische Colonial-Ministerium gezwungen, die Zahlung der von Colonel Gawler angewiesenen Beträge zu verweigern und diesen selbst abzuberufen.

1841 folgte ihm Captain Grey im Amte, einer der populärsten Männer in Australien, der bereits im Range eines Lieutenants sich einen Namen unter den Forschern errungen hatte und auch späterhin, als Sir George Grey, Gouverneur der Cap-Colonie und zweimaliger Gouverneur von Neu-Seeland, anerkannt Gutes wirkte. Er fand eine Schuld von mehr als 300 000 £ vor, in der Staatscasse nur wenige hundert Pfunde und laufende Ausgaben, die nach der bisher eingehaltenen Proportion 240 000 £ pro Jahr betragen hätten; von den 15 000 Ansiedlern hatte sich bei weitem mehr als die Hälfte in Adelaide niedergelassen; die Scheine über in der Colonie selbst aufgenommene Gelder wurden von der Regierung in England nicht eingelöst und die meisten Colonisten waren dadurch zugrunde gerichtet; Armut und Verzweiflung herrschten überall, und die Hoffnungen auf eine Zukunft der Colonie waren sehr herabgestimmt. In dieser ernsten Krise ließ Captain Greys durch-

dringender Verstand ihn alsbald die richtigen Maßregeln erkennen; seine Energie verschaffte ihnen Erfolg, wenn sie ihm auch manche Feinde schuf. Die strengste Sparsamkeit griff Platz, der Ackerbau wurde auf das möglichste unterstützt, statt der mangelnden Arbeitskräfte wurden die ersten landwirtschaftlichen Maschinen importiert. Es fügte sich, dass zur selben Zeit die erste Silbermine in Burra-Burra entdeckt wurde, die der Gouverneur mächtig förderte. Durch sie entstand eine Reihe neuer Ansiedelungen, und Tausende von Zimmer-, Berg- und Fuhrleuten, Handwerkern und Arbeitern fanden Beschäftigung, während gleichzeitig ein neuer Markt für die Ackerproducte des Landes geschaffen wurde.

Die bald darauf erfolgte Versetzung Capt. Greys nach Neu-Seeland erregte ziemlich allgemeines Bedauern in der jungen Colonie, die soeben durch die Thätigkeit dieses Mannes einer Krise entronnen war.

Allein schon stieg am Horizont der Ereignisse eine neue, ernstere Gefahr herauf: 1851 wurden die Goldfelder Victorias entdeckt, welches sich eben von Neu-Süd-Wales abgetrennt hatte und eine selbständige Colonie geworden war. Aus der ganzen Welt strömte alles dem neuen Eldorado zu. In Süd-Australien, dessen Bevölkerung sich in der letzten Zeit so gemehrt hatte, dass es bereits 1848 mehr als 50 000 Einwohner zählte, und daher die im Jahre 1834 versprochene Regierung durch 8 ernannte und 16 gewählte Räthe erhielt, blieben nun ganze Städte ohne einen einzigen männlichen Einwohner; die Feldarbeit ruhte, der Handel stockte und der Besitz verlor beinahe allen Wert. Da war es Gouverneur Sir Henry Young, der die ihm anvertraute Colonie rettete, indem er seine Stellung und seinen Namen aufs Spiel setzte. Das gefundene Gold wurde in den Goldfeldern von den Maklern durchschnittlich mit 1 *sh* $11\frac{1}{2}$ *d* (98 kr. in Gold) per Gramm aufgekauft und in London mit etwa 3 *sh* 2 *d* (1 fl. 58 kr. in Gold) abgegeben. Da wies Sir Henry Young auf eigene Verantwortung die Banken Süd-Australiens durch die sogenannte „*Bullion Acte*“ an, ungemünztes Gold zum Course von 2 *sh* $6\frac{1}{2}$ *d* (1 fl. 26 kr. in Gold) per Gramm an Zahlungsstatt anzunehmen und hiefür neue Banknoten auszugeben, ein Vorgang, der den Münzgesetzen der Vereinigten Königreiche von Großbritannien, wie auch der Gesetzgebung des weiteren britischen Reiches direct zuwiderlief, aber bewirkte, dass der Schlag, der Süd-Australien durch die Entdeckung der Goldfelder scheinbar getroffen hatte, zu dessen Glück ausschlug; die früheren Ansiedler, die nach den Diggings gezogen waren, kehrten 1852 und 1853 fast sämmtlich zurück und brachten ihre Goldfunde mit sich, die ihnen die Banken Adelaides besser bezahlten als die Makler des Camp. Das schnell erworbene Capital kam nun ihrem Landbesitz zugute. Sir Henry Youngs *Bullion Acte*, die auf vorhergehende Vorlegung hin nie sanctioniert worden wäre, wurde nachträglich von der Regierung gebilligt und trug dem Gouverneur hohe Ehre ein.

Der vollständige Erfolg dieses Erlasses ist zum Theile auch in dem damaligen Landgesetze von Victoria begründet: Während es in Süd-Australien stets Princip war, dass der Squatter vor dem Pfluge zurückweichen müsse, verfolgte Victoria, das ein Viehzucht treibendes Land aus sich machen wollte, das entgegengesetzte Princip und räumte den Herdenbesitzern den Vorrang vor den Ackerbauern ein, so dass es bei den vielen Privilegien der Squatter für die Ackerbautreibenden schwer hielt, ja fast unmöglich war, Grundbesitz zum ungestörten Betrieb der Landwirtschaft zu erwerben.

Die Anlage des gewonnenen Goldes in süd-australischem Ackerbau war aber jedenfalls eine nutzbringende, denn die Preise der Agrarproducte und Lebensmittel stiegen infolge des Consums der Digger auf eine fabelhafte Höhe. In Adelaide wurde die Tonne Heu (= 1016 *kg*) mit 10, in Melbourne sogar mit 40 £ (= 100, resp. 400 fl. in Gold) bezahlt. Im Jahre 1856 erreichte ein Hektoliter Weizen einen Preis von 16,52—21,33 fl. (in Gold) und in den Camps selbst gab es gar keine Grenzen. 1852 wurde z. B. in Bendigo die Tonne Mehl mit 200 £ = 2000 fl. in Gold, und ein Sack Mehl mit 20 £ = 200 fl. in Gold bezahlt.

Wo sich solche Märkte darboten, da rentierte es sich auch, zu ihnen neue Wege zu bahnen. Neue Handelsstraßen wurden eröffnet, die Flüsse erforscht und die ersten Dampfer vom Stapel gelassen, welche den Murray befahren sollten. Der Grund zum dauernden Wohlstande war gelegt und dieser erfuhr vom Jahre 1855 an eine stete Festigung.

In diese aufgeregte Zeit, in das Jahr 1853, fällt es, dass durch den Entwurf einer neuen Constitution der laute Protest des ganzen Volkes erweckt wurde, das auf dem Erhalte einer durchaus selbstgewählten — also ihm verantwortlichen, durch Meinungsverschiedenheiten eventuell zum Demissionieren gezwungenen Regierung bestand und seinen Willen auch durchsetzte. 1856 erhielt Süd-Australien eine der heutigen schon ganz ähnliche Verfassung, nur bestand damals das Oberhaus aus 18 Mitgliedern, die auf 12 Jahre aus der ganzen Colonie als einzigem Wahlbezirke gewählt wurden, und von denen nach je 4 Jahren immer ein Drittel durch Neuwahl ersetzt zu werden hatte. Das Unterhaus zählte 36 Mitglieder, für deren Wahl die Colonie in kleinere Districte getheilt war.

Eines der ersten vom neuen Parlamente ausgearbeiteten Gesetze war die sogenannte „*Real Property Acte*“, eine Maßnahme, die seither von allen anderen australischen Colonien nachgeahmt worden ist. Dieses Gesetz erleichterte und vereinfachte die Übertragung liegenden Besitzes, die ihm zufolge etwa in der Art durchgeführt wird, wie der Verkauf von Schiffen. Endlose Rechtstreitigkeiten wurden dadurch aus der Welt geschafft, dass dieses Gesetz die Bestimmung enthielt, die letztgeschehene Übertragung, wenn sie an und für sich rechtsgiltig war, werde durch bei vorhergegangenen Besitzwechseln etwa vorgekommene Rechtsirrthümer oder Unredlichkeiten nicht rückgängig gemacht, sondern in einem solchen Falle der zuletzt Beschädigte aus einem Versicherungsfonde schadlos gehalten. Dieser Fond entsteht aus den übrigens sehr geringen Umschreibungsgebüren und ist bis jetzt nur in beschränktem Maße in Anspruch genommen worden.

1861 erhielt Süd-Australien eine wesentliche Zugabe zu seinem Territorium, einen Landstrich, der zwischen den Grenzen dieser Colonie und jenen West-Australiens, zwischen dem 132. und 129. Grad Ostlänge gelegen war.

Die Regierung des Gouverneurs Sir Richard Macdonell war außer durch so viele wichtige Errungenschaften in culturhistorischer Beziehung, zu denen übrigens auch die Vollendung der ersten Eisenbahn von Adelaide nach Port Adelaide und bald darauf auch jener nach Gawler und Kapunda gehört, auch noch ereignisvoll in Bezug auf die Erforschung des Inneren. Der ehemalige Vermessungs-Chef von West-Australien, A. Gregory, erreichte von Brisbane (Queensland) aus Adelaide. Im Jahre 1857 erforschte Babbage das Gebiet zwischen dem Gairdner- und

dem Torrens-See und Major Warburton unternahm seine berühmte Expedition. Zwei Jahre später brach Stuart, seinerzeit Zeichner der Sturt-Expedition, vom Süden auf, mit der Absicht die Nordküste zu erreichen, scheiterte jedoch bei diesem und zwei folgenden Versuchen, um endlich in dem vierten, Ende 1861 unternommenen, Gelingen zu finden, da er im Juli des folgenden Jahres den Roper-Fluss und, diesem folgend, die Südwest-Ecke des Carpentaria-Golfes erreichte. Die unmittelbare Folge hievon war die Vereinigung des „*Northern Territory*“ mit der Colonie Süd-Australien, wodurch allerdings ihr ohnehin schon schlecht gewählter Name noch bedeutungsloser wurde. Die bekannteste der vielen in jener Zeit unternommenen Expeditionen ist vielleicht die von Burke, Wills, Gray und King, die 1861 nach der Nordküste aufbrach, selbe auch erreichte, auf der Rückkehr aber bis auf King einem tragischen Schicksal verfiel, das erfahrenere Buschleute vielleicht hätten vermeiden können.

Seit dieser Zeit verdienen als wichtige Ecksteine der Culturgeschichte hervorgehoben zu werden:

Die in 20 Monaten bewirkte Legung einer Telegraphen-Linie quer durch den Continent in den Jahren 1870—1871; die Herstellung einer Telegraphen-Verbindung mit West-Australien im Jahre 1877 und endlich die Reform des Oberhauses im Jahre 1881, deren unmittelbare Folge eine einschneidende Abänderung des Landsystems war.

Das gegenwärtige „Landsystem“. — Einwohnerzahl der Colonie — Colonisten deutscher Nationalität — Österreicher. — Die Änderung des Landsystems war durch mehrfache Umstände zur Nothwendigkeit geworden. Die *Squatter* und Viehbesitzer waren durch den steigenden Wert ihrer Producte zu Capitalisten geworden, auch den Minen verdankten einzelne Personen größeres Barvermögen. Diese schlugen naturgemäß bei den Land-Auctionen (dies war der gesetzmäßige Weg des Landverkaufes) die kleinen Farmer aus dem Felde, und es entwickelte sich eine großartige Landspeculation, „*Boom*“ genannt, die dem Fortschritte in der Cultivierung des Bodens sehr schädlich war. Bereits in den Jahren 1852—53 machte sich dies fühlbar, die damalige Gesetzgebung stand jedoch diesem Übelstande ohnmächtig gegenüber. 1869 wurde der erste Versuch gemacht, dem Unwesen zu steuern, doch fruchtlos. Das Gesetz hatte eine Hinterthüre, und diese war bald ausfindig gemacht: es entstand ein System von Schein-Käufen und Verkäufen. Auch die zunächst folgenden Änderungen wirkten nur wenig Gutes, obwohl die Landpreise und Kaufbedingungen jedesmal günstiger gestellt wurden. Endlich, im Jahre 1881, wurde gründlich mit dem vielfach veralteten und überall geflickten Gesetze aufgeräumt und das oft citierte Princip „der Squatter müsse dem Pfluge weichen“, energisch zur Durchführung gebracht. Der auctionsweise Verkauf von Land wurde gänzlich abgeschafft, ein Maximal- und Minimalpreis des Bodens fixiert und außerdem bestimmt, dass, wenn ein zum Verkaufe um den Maximalpreis ausgeschriebener „Block“ binnen einer gewissen Frist nicht die Wahl eines Käufers auf sich gelenkt habe, der Kaufschilling wöchentlich um eine bestimmte Summe herabzusetzen sei, so lange, bis sich ein Käufer findet, oder bis der Minimalpreis erreicht ist. Im letzteren Falle endlich sei das Land dann im Auctionswege an den Meistbietenden loszuschlagen. Die Dauer der Kaufverträge auf Raten wurde auf 20 Jahre erhöht und der Käufer für diese Zeit vom Erlage jeglicher Zinsen befreit. Für Fehljahre wurden erhebliche Remissionen bewilligt. Ein so

liberales System musste Erfolg haben und brachte dem Lande eine rasche Zunahme der Bevölkerungszahl und wachsenden Wohlstand. Nach dem Census des Jahres 1891 hatte die Colonie 320 431 Einwohner[1]) gegen 237 090 im Jahre 1876 und 279 365 im Jahre 1881. Von den Einwanderern stammt eine große Menge aus dem deutschen Reich, und die Deutschen werden als Farmer stets willkommen geheißen, da sie nüchtern und arbeitsam sind. Wie überall, wo Deutsche inmitten von Engländern wohnen, verlieren sie jedoch bald ihre Nationalität und assimilieren sich den Angelsachsen. In der zweiten Generation ist dieser Process in der Regel vollständig vollzogen.

In Adelaide und dessen Umgebung sollen sich auch viele österreichisch-ungarische Staatsangehörige niedergelassen haben, doch kann über sie selbst das Consulat keine genauen Aufschlüsse geben, da ihm nur 17, meistens Handwerker, officiell bekannt sind. Der gewiss noch bedeutende Rest, größtentheils aus ehemaligen Handelsmatrosen bestehend, steckt nach dem englischen Ausdrucke „*under a cloud*“, d. h. er findet es aus einem oder dem anderen Grunde gerathen, Nationalität sowohl als Namen zu verleugnen.

Eingeborene von Süd-Australien. — In der angeführten Einwohnerzahl sind 6346 Eingeborene inbegriffen, die in den colonisierten Districten leben, davon 718 im Nord-Territorium.[2]) Trotz aller den Ureigenthümern des Landes zugewendeten Sorgfalt ist ihre Zahl, wo sie unter den Augen der Ansiedler leben, in sichtlichem Abnehmen begriffen, und es lässt sich von dem Reste Ähnliches voraussetzen.

J. L. Parsons, gewesener Vice-Gouveneur (Government Resident) des Nord-Territoriums vertritt die Ansicht, dass die Eingeborenen dieses Theiles von Australien das Eindringen der Weißen als einen Act der Feindseligkeit ansähen, und meint, wenn man nicht die Ansiedler zu einem Vernichtungskriege gegen die Australneger zwingen wolle, müsse man den letzteren Landreserven überlassen, mit welchen man sie nach ihrem eigenen Gutdünken schalten und walten lassen müsse.

Die Eingebornen Süd-Australiens scheinen, wie jene West-Australiens, gegen den Norden zu keine reine Race zu sein. Kreuzungen mit Malayen und Papuas, ja selbst mit Chinesen lassen sich mit ziemlicher Sicherheit nachweisen. Dem jedenfalls schon vor der Entdeckung Australiens durch die Europäer gepflogenen Verkehr mit diesen Völkern danken sie zweifellos die besseren Canoes, die sie zu bauen verstehen, und auch die Gepflogenheit des Rauchens aus Bambuspfeifen. Die im Capitel IV gegebene Charakteristik passt im allgemeinen auch auf die Eingeborenen Süd-Australiens. Diese scheinen jedoch ihre Arbeitsscheu leichter überwinden zu können, denn sie lassen sich vielfach von den Farmern und Squattern verwenden, die sie gerne engagieren, da sie tüchtige Schafhirten sind und eine außerordentliche Fähigkeit haben, verlaufenes Vieh im Busche aufzufinden. Auch als Schaf-

[1]) 315 533 im eigentlichen Süd-Australien und 4898 im Nord-Territorium — dazu noch 23 789 Ureinwohner.

[2]) Nach dem Census des Jahres 1881, gegen 12 000 im Jahre 1836. Bis zum Jahre 1889 hat ihre Zahl nach den Anhaltspunkten, welche die bekannt gewordenen Geburten und Todesfälle liefern, auf 6162 abgenommen. Die bedeutend größere Anzahl, welche der Census des Jahres 1891 ergab (s. v.), resultierte daraus, dass auch die nicht angesiedelten Eingeborenen mitgezählt wurden, deren Hauptmasse im Nordterritorium lebt.

scherer werden sie verwendet Freilich nehmen sie gewöhnlich, nachdem die Schur beendet ist, für so lange Urlaub, bis sie auch den letzten Penny ihres Verdienstes in Form von geistigen Getränken im Leibe haben, obwohl auch hier das Ausschänken von Spirituosen an Eingeborene gesetzlich verboten ist. Die eingeborenen Schafscherer thuen es in dieser Beziehung den weißen nur gleich, höchstens dass die Letzteren im Bewusstsein ihrer Nothwendigkeit hie und da noch striken und so Landstrecken vom Areal eines Königreichs in die größte Verlegenheit bringen und schweren Schaden verursachen.

Die Regierung Süd-Australiens hat für die Eingeborenen fünf große Reserven mit einem Gesammtareal von über 2700 km^2 geschaffen, u. zw.: zu Port Macleay am Alexandrine-See, zu Poonindie bei Port Lincoln, zu Point Pierce auf der Yorke-Halbinsel (zwischen dem Spencer- und dem S. Vincent-Golf), zu Kopperamanna in der Nähe des Hope-Sees und zu Hermannsburgh am Finke-Fluss in Central-Australien. Auf allen diesen Reserven zusammen leben 500 Eingeborene (davon 150 Kinder), welche dort unterrichtet, nützlich beschäftigt und versorgt werden. Die Kinder erhalten Nahrung, Kleidung und Unterricht in den Missionsschulen. Zwei dieser Stationen sind schon seit einigen Jahren in der Lage, ihre Kosten aus ihrem eigenen Ertrage zu decken. 1889 flossen für den Unterhalt dieser Stationen ein:

Freiwillige Spenden	1079 £
Ertrag der Stationen selbst an Producten	7222 „
An Arbeitslöhnen wurden den Eingeborenen ausbezahlt	1820 „

Der Wert von Herden, Producten, Gebäuden etc. wurde 1889 auf £ 40 646 geschätzt.

Die „Religion“ der Eingeborenen Süd-Australiens sowie die damit verbundenen Ceremonien sind ziemlich identisch mit den als allgemein geschilderten. Eine abweichende Sitte, die schon den ersten holländischen Entdeckern auffiel, existiert an der Nordküste, wo den Knaben, wenn sie mannbar werden, zwei Schneidezähne ausgeschlagen werden.

Ein Stuckchen Rohr als Zierde in der durchbohrten Nasenscheidewand wird nur von einigen Stämmen getragen.

Die Waffen weisen im allgemeinen dieselbe Manufactur auf, wie in West-Australien. Die Bumerangs sind massiver und schwerer, die Schilde meist aus einer im Feuer gebogenen Baumrinde mit eingelassener hölzerner Handhabe erzeugt. Das Steinbeil hat oft eine zugeschliffene Schneide und ist regelmäßig in einer gespaltenen Handhabe mit Känguruhsehnen und Harz befestigt. Neu ist eine Keule mit einem in Form eines Ananas- oder Tannenzapfens geschnitzten Kopfe. Die Vielweiberei ist aus der Mode gekommen und selten. Die Missionäre sprechen sich mitunter sehr lobend über die Fortschritte der auf den Stationen lebenden Wilden aus. Trotz aller an ihnen entdeckten Geistesgaben müssen aber diese würdigen Herren doch selbst zugeben, dass die Australneger nie zu nützlichen Gliedern der menschlichen Gesellschaft werden geformt werden können.

Ihre in mechanischer Richtung häufig sehr entwickelten Anlagen haben oft veranlasst, dass sie zu Handwerkern in die Lehre gethan wurden, allein wenn sie auch geschickte Arbeiter werden, so ergeht es ihnen doch nur wie gezähmten Raubthieren, da sie über kurz oder lang einmal ihrem Instincte nach-

geben, eine von der Civilisation verpönte That begehen und wieder in ihre Wildnis flüchten.

Die Stadt Adelaide. — Die Stadt Adelaide liegt circa 2 *km* vom Meeresufer, auf einer leichten Bodenanschwellung von etwa 30—40 *m* über dem Seespiegel, zu beiden Seiten des Torrensflusses, auf 34° 57′ Südbreite und 138° 38′ Ostlänge von Greenwich.

Ein Blick auf den Plan der Stadt zeigt, wie systemmäßig und zielbewusst sie angelegt ist. Der Torrensfluss und die zu seinen beiden Seiten liegenden, durchschnittlich 1 *km* breiten Parklands trennen sie auffällig in zwei Theile: Nord- und Süd-Adelaide. Das erstere ist die Villenstadt, das letztere die City, das Reich der vielgeschäftigen *Business,* mit monumentalen öffentlichen Bauten, mit Banken und Comptoirs, Theatern, Schulen und zahlreichen Kirchen mit schlanken Thürmen, deren Menge der Stadt Adelaide den Namen einer „Stadt der Kirchen“ eingetragen hat.

Wo die Parklands die Grenzen der Stadt verlassen, da dehnen sie sich zu einer weiten Tiefebene aus, die, bebaut und grün, Adelaide umschließt. An der einen Seite hat sie die blaue See zur Grenze, an der anderen die Hügelkette der Lofty Mountains; zahlreiche Villen und Gehöfte sind darüber hingestreut, durch Fahrstraßen verbunden. Die glänzenden Schienenstränge der Eisenbahn durchziehen die Ebene in weiten Curven, und der Torrensfluss windet seinen Lauf durch sie, spiegelglänzend und glatt, zeitweise dem Blicke entzogen durch dunkle Baumgruppen. So zeigt sich das Bild der Umgebung Adelaides von dem hohen Thurme des Postgebäudes aus, der sich fast im Centrum der City erhebt. Den Mittelpunkt selbst bildet ein rechteckiger Platz, der Victoria Square, der über 300 *m* lang und halb so breit, mit frischgrünem Rasen und sorgfältig gehaltenen Bäumen bepflanzt und von prächtigen Palästen umrahmt, eine Zierde Adelaides abgibt, für welches überhaupt ein Streben nach Luft und Licht und Grün charakteristisch ist: von den 1620 Hektaren, welche die Stadt bedeckt, entfallen nicht weniger als 1050 auf die Parklands, auf Gartenanlagen, Plätze und Straßen.

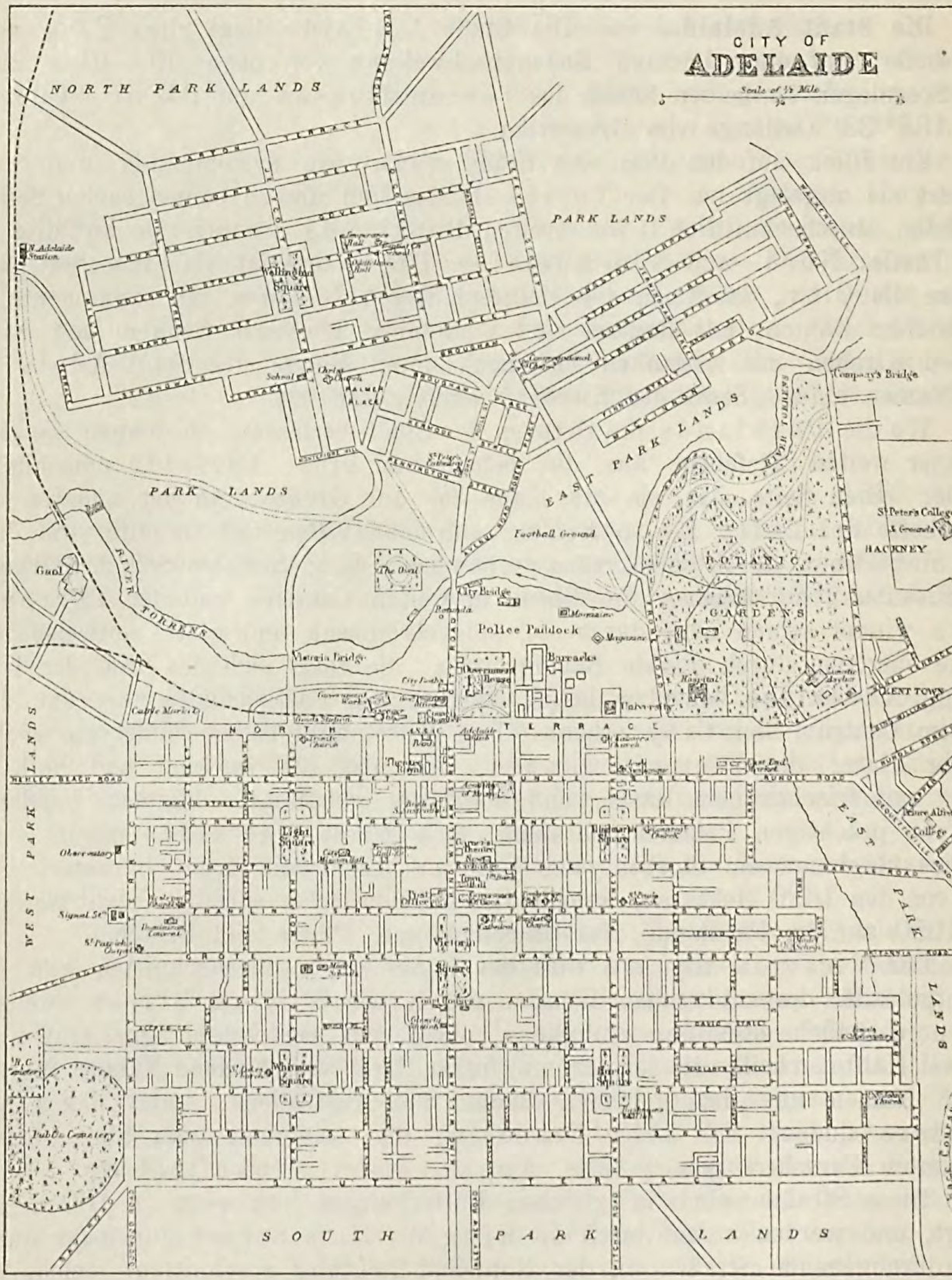
Der Victoria Square wird der Länge nach durchschnitten von der Hauptpulsader des städtischen Lebens, der King William Street, welche, eine nord-südliche Richtung einhaltend, die darauf senkrechten Querstraßen in je zwei Hälften theilt, die rechter und linker Hand verschiedene Namen führen, lauter Namen aus dem goldenen Buche Süd-Australiens, unter denen wir Flinders finden, Sir John Franklin, der seinerzeit zum Stabe dieses berühmten Forschers gehört hatte, Angas, Sturt, Wakefield etc.

Diese Straßen sind in gleichen Entfernungen von etwa je 160 *m* angelegt, und werden außer durch die King William Street nur mehr durch zwei durchgehende Straßen in der Nord-Süd-Richtung geschnitten, welche auf je $^1/_3$ engl. Meile rechts und links von der Hauptstraße laufen, während die übrigen Quergassen der Nord-Süd-Richtung kürzer sind und in unregelmäßigen Zwischenräumen zwei, höchstens drei der Ost-West-Straßen verbinden. Durch diese Anordnung bleibt der Stadt der regelmäßige Charakter und die großartige Perspective gewahrt, ohne dass jedoch die Eintönigkeit platzgreifen

könnte, die andere moderne Städte kennzeichnet, in denen die Straßen nach beiden Richtungen hin endlos durchlaufen.

Vier Squares, ähnlich dem Victoria Square, nur etwas kleiner, nehmen die Mitte der vier Stadtviertel ein und liegen in den Intercardinal-Peilungen

Karte 4.



vom Centrum; sie werden von den Bewohnern Adelaides mit großer Genugthuung die „Lungen der Stadt“ genannt.

Die Grenzen von Süd-Adelaide, im Norden, Westen und Süden geradlinig und nur im Osten gebrochen, führen den Namen Terrassen, im eng-

lischen Sprachgebrauche elegante Straßen, deren eine Seite jedoch nicht von Häusern gebildet wird — in diesem Falle von den umgebenden Parklands. Nur bei der Nord-Terrasse trifft diese Benennung nicht mehr ganz zu, da hier auch die Nordseite von Gebäuden — durchwegs stattlichen Baulichkeiten — eingenommen wird.

Das erste hievon ist der geräumige Personen-Bahnhof, dessen Perron bedeutend unter dem Straßenniveau liegt, mit dem er durch Stiegen verbunden ist. Darauf folgt das alte Parlamentsgebäude, das bei seiner eleganten Einfachheit sich wie ein Aschenbrödel ausnimmt gegen den marmornen Riesenbau des benachbarten neuen, von dem erst einer der beiden mächtigen Flügel ausgebaut ist, welche durch einen Mittelbau mit Kuppel, Colonnaden und mächtig breiter Treppenflucht verbunden werden sollen. Das neue Parlamentsgebäude bildet die westliche Ecke zwischen der Nord-Terrasse und der Verlängerung der King William Street, während östlich von dieser, gegenüber dem Gebäude des eleganten und exclusiven Adelaide-Club, inmitten seines Parkes das Government House, der Wohnsitz des Gouverneurs, liegt, kenntlich durch eine Schildwache süd-australischer Truppen.

Daran reihen sich das Gebäude des „*Institute*" [1]), die Galerie der Künste, die Universität und das Spital, alle mit größeren oder kleineren Vorgärten, die durch elegante Eisengitter von der Straße abgegrenzt sind; endlich folgt der zoologische und der botanische Garten, beide reich an Sammlungen, in ihrer Art mit Geschmack angelegt und sorgsam gepflegt. Besonders gilt dies von dem letztgenannten, der vor nicht langer Zeit seines liebenswürdigen Directors, Dr. Schomburgk, durch den Tod beraubt worden ist, ein Verlust, der auch den Mitgliedern des damaligen Stabes S. M. Schiff SAIDA nahe gehen musste, denen der ebenso zuvorkommende als gelehrte Mann seinerzeit in verbindlichster Weise die Honneurs in seinem Reiche gemacht hatte.

Beim Eingange zum botanischen Garten beginnt die East Terrace (Ost-Terrasse), eine gebrochene Linie, besetzt mit eleganten Gebäuden, an deren Thoren die vielen Messingschilde von Doctoren der Medicin und Zahnärzten auffallen. In ähnlicher Weise schließen gegen Süden und Westen die South und West Terrace Süd-Adelaide gegen die umgebenden Parklands ab.

Die Straßen der Stadt sind durchwegs von ungewöhnlicher Breite, so dass selbst die höchsten Warenhäuser nie den Eindruck dunkler Beengtheit aufkommen lassen. Alle Fahrdämme sind macadamisiert, viele Gehwege asphaltiert. Die Reinlichkeit ist eine geradezu musterhafte, was in erster Linie der vorzüglichen Drainage zuzuschreiben ist, einem Werke des Ingenieurs H. Clarke, der auch Calcutta canalisiert hat. Diese Einrichtung, sowie die großartigen Anlagen für die Wasserversorgung üben denn auch den wohlthätigsten Einfluss auf die sanitären Verhältnisse der Stadt, von denen der vielgereiste Professor und praktische Arzt Dr. J. Davies Thomas berichtet: „*I may say that I have had an opportunity of visiting many cities in Europe, and I can say, that I know no city, whose sanitation is but nearly as perfect as that of Adelaide.*"

[1]) In jeder der australischen Colonien existiert eine Einrichtung zur Förderung der Wissenschaft und der Volksbildung, welche „*Institute*" (also *South Australian Institute*, *New Zealand Institute* etc.) genannt wird. Durch sie wird eine wissenschaftliche Bibliothek und ein Museum erhalten und dem Volke zugänglich gemacht, wissenschaftliche Forschungen werden gepflogen und im Druck veröffentlicht, außerdem aber öffentliche Vorträge aus allen Gebieten des Wissens abgehalten.

Der in eine Hauptleitung gesammelte Abfall wird darin 8 *km* weit gegen Norden geführt, wo ein Etablissement die gesundheitsschädlichen Massen zu nutzbringendem Dünger verarbeitet.

Ein nachahmenswertes Beispiel gewähren die an den Häusern etwa in der Höhe des ersten Stockwerkes angebrachten Vordächer, welche fast alle Gehwege überschatten, so dass der Fußgänger darunter Schutz sowohl vor den glühenden Sonnenstrahlen als auch vor dem Regen findet und das ungemein lästige Tragen von Sonnen- und Regenschirmen ein unbekannter Luxus ist.

Der Verkehr auf den Straßen ist nur zu gewissen Tageszeiten ein lebhafter, sieht vielleicht auch im allgemeinen wegen der ungewohnten Breite der Straßen weniger lebhaft aus, als er thatsächlich ist. Ein wahrhaftes Gedränge entsteht, wie in allen englischen Städten, an den Nachmittagen und Abenden der Samstage, da in diesen Stunden alle Welt den Bedarf für den Sonntag beschaffen muss (an dem jedes Geschäft verpönt ist), und außerdem die ganze dienende und Arbeiter-Classe die Freiheit eines halben Feiertages genießt.

Die bemerkenswertesten öffentlichen Bauten concentrieren sich fast sämmtlich um den Victoria Square und in der King William Street, wo naturgemäß auch der Baugrund am theuersten geworden ist. [1])

Das hervorstechendste unter den öffentlichen Gebäuden ist das ungeheuere Postpalais mit seinem 58 *m* hohen Thurme, das bei seiner mächtigen Ausdehnung doch nicht zu groß ist; es bildet nämlich den Knotenpunkt des Postverkehres aller australischen Colonien (mit Ausnahme West-Australiens) mit den anderen Continenten, da die ankommende Post von den Postdampfern hier abgegeben und per Eisenbahn weiterbefördert, ebenso auch die abgehende erst in Adelaide auf die Dampfer verfrachtet wird. Dann aber laufen auch sämmtliche Kabeldepeschen aller australischen Colonien durch die ausgedehnten Telegraphen-Bureaus, die ein ganzes Stockwerk des Post-Palais einnehmen, da hier der Knotenpunkt der transcontinentalen, an das Seekabel anschließenden Telegraphenlinie mit den Telegraphensystemen aller anderen Colonien sich befindet. Bald wird bei den anwachsenden Handelsbeziehungen Australiens das gegenwärtig noch in dem Gebäude untergebrachte Unterrichts-Ministerium der Colonie Süd-Australien sich ein anderes Heim suchen müssen.

Dem Post-Palais gegenüber befinden sich die Bureaus der Colonial-Regierung, weiter nordwärts das Rathhaus, die „Townhall“ mit obligatem Thurm und nie fehlender Riesenorgel.[2]) Dann folgen Gebäude, eines mächtiger als das andere, Hotels, Banken, Theater, Börse bis zur Nord-Terrasse,

[1]) Die Australier verkaufen einen Baugrund nicht nach Quadrat-Fuß oder -Yards, sondern die Größe wird nach der Frontausdehnung (*frontage*) in Fuß gemessen; 1 Fuß *frontage* ist in Victoria Street circa 500 £ (= 5000 fl. in Gold), in Rundle Street etwa 450 £ (= 4500 fl. in Gold) wert.

[2]) Die Städte Adelaide, Melbourne und Sydney sind, jede für sich, überzeugt, in ihrem Rathhause die größte Orgel der Welt zu besitzen, und jede Stadt Australiens hat im Festsaale ihrer *Townhall* eine große Orgel aufgestellt. Die Ausstattung dieser Instrumente mit Schnitzwerk, Incrustierung und Vergoldung ist oft eine geradezu verschwenderische. Thatsächlich scheint die Orgel der *Centennial Hall* zu Sydney die größte der Welt zu sein, denn sie hat sechs Claviaturen und 8756 Pfeifen, die in der Länge zwischen 19,5 *m* und 9,5 *cm*, im Umfange von 1,35 *m* bis 6 *cm* variieren und den 126 Registern entsprechend 126 verschiedene Gruppen bilden. Diese Orgel ist von J. Hill and Sons in London gebaut und wurde (nach englischem Sprachgebrauch) am 9. August 1890 „eröffnet“.

von wo an die King William Street den Namen City Road annimmt. Dort wird sich das Monumentalpalais des Parlaments erheben, bei dessen Bau nur in der Colonie gebrochener Marmor zur Verwendung kommt. Ein öffentliches, auf Staatskosten errichtetes Bad mit großem Schwimmbassin, Wannen- und Dampfbädern ist eine zwar unscheinbare, doch darum nicht minder wichtige Zierde der City Road.

Rundle Street, die nördlichste der von der King William Street nach Osten laufenden Straßen, wird meist von Detailgeschäften aller Art eingenommen, die dort große Warenhäuser haben, während in der zweiten, Grenfell Street, und ihrer westlichen Fortsetzung, Currie Street, die Großkaufherren ihre Comptoirs und Lagerhäuser besitzen. Zwei Marktplätze, ein communaler und ein einer Privatgesellschaft gehöriger, sorgen für die Küchenbedürfnisse der Stadt.

Die Parklands zu beiden Seiten des Torrens-Flusses sind durch fünf Brücken verbunden, wovon eine ausschließlich dem Eisenbahnverkehre eingeräumt ist. Zur Communication wird auch der Damm benützt, welcher unterhalb der Stadt die beiden Ufer verbindet und eigentlich den Zweck hat, das ursprünglich unscheinbare Flüsschen zu einer breiten Wasserfläche aufzustauen, auf der man abends oder an Samstag-Nachmittagen zahlreiche Vergnügungsboote unter Segel und Riemen, selbst Rennboote und Scullers ihren Sport treiben sieht.

Nord-Adelaide ist etwas kleiner an Ausdehnung als die City, bedeutend stiller, oft idyllisch. Anheimelnde Villen mit Vorgärten nehmen die Straßen ein, die sich auch hier meist rechtwinklig kreuzen, aber nicht mehr Nord-Süd und Ost-West laufen. Das Getriebe der „Business“ ist von hier verbannt, nur die wenigen Kaufläden für den täglichen Bedarf führen ein geduldetes Dasein, das ihnen übrigens, nach ihrer Eleganz und Nettigkeit zu schließen, nicht übel bekommt.

Die City und Nord-Adelaide zusammen zählten 1891 133 252 Einwohner, ein mächtiges Wachsthum zeigend, da der Census im Jahre 1881 erst 67 954 Einwohner ergeben hat. Die City allein zählt 37 837 Einwohner.

Ein ziemlich ausgedehntes Eisenbahnnetz hat seinen Mittelpunkt in Adelaide. Eine Ader vermittelt die Verbindung mit Melbourne, Sydney und Brisbane, eine andere jene mit Port Augusta; die meisten Linien sind jedoch kurze Localbahnen, wie jene nach Glenelg, dem Seebade Süd-Australiens, und jene nach Port Adelaide und Semaphore, welch beide Städtchen, unmerklich in einander übergehend die Hafenplätze der Capitale bilden, das erstere am Binnenhafen gelegen, das letztere am Meere.

Der Torrens-Fluss und Port Adelaide. — Die Rhede. — Nachdem der Torrens-Fluss den früher erwähnten Damm im Rücken gelassen hat, fließt er fast senkrecht auf die beinahe geradlinige Meeresküste zu, welche von Adelaide in der Luftlinie etwa 5 Seemeilen (9 *km*) entfernt ist. Auf die Distanz einer halben Seemeile (1 *km*) vom sandigen Strande jedoch biegt das unscheinbare Flüsschen plötzlich nach Norden, sich stets verbreiternd und endlich $4^1/_2$ Seemeilen (8 *km*) von der Biegung den Charakter eines Meeresarmes annehmend. Dieser Platz, noch 7 Seemeilen von der Flussmündung entfernt, dient gegenwärtig selbst großen Schiffen als sicherer Ankerplatz, wo sie in langen Reihen, theils auf der seewärts gelegenen Seite mit Bojen

vorne und achter parallel dem Ufer, theils an der Stadtseite längs des schönen langen Quais vierkant vertäut liegen.

An dieser Stelle ist seit dem Jahre 1840 Port Adelaide aus dem Sande emporgewachsen, jetzt ein nicht unbedeutender Ort von mehr als 5000 Einwohnern, mit dem ganzen Getriebe eines lebhaften Hafens, mit Docks, Patentslips, Storehäusern, mit den Comptoirs von Maklern, den Magazinen von Shipchandlers und den Agentien der großen Dampfergesellschaften, wo natürlich weder Hotels, noch Kirchen, noch die Townhall mit Thurm und Orgel fehlen. Das schöne Gebäude des Sailors Home, eine öffentliche Lesehalle, Schule und Theater sind weitere Zierden des aufstrebenden Städtchens. Von seiner Eisenbahnstation fährt man mit den von 30 zu 30 Minuten verkehrenden Trains in kaum 5 Minuten nach Semaphore oder Largsbay; es sind dies zwei kaum 2 Seemeilen von einander entfernte kleine Orte, die untereinander rivalisieren, sowohl in ihrer Eigenschaft als Landungsplätze der großen Dampfer, die ihres bedeutenden Tiefganges wegen entweder gar nicht oder nur mit Berücksichtigung der Gezeiten in den Torrens-Fluss einlaufen könnten, als auch in ihrer Eigenschaft als fashionable Sommeraufenthaltsorte und Seebäder. Der ungemein flache Strand macht jedoch auch hier ein Anlegen der großen Dampfer an Quais unmöglich, so dass sie etwa 3 Seemeilen vom Lande entfernt vor Anker liegen müssen und der Bau von zwei ungeheueren Holz-Molos nöthig wurde, um bloß den Lichtern, welche die Waren und Passagiere aufnehmen, ein Anlegen zu ermöglichen. Diese Jettys sind gleichzeitig ein sehr beliebter Platz für die Abendspaziergänge der Bewohner und Bewohnerinnen Port Adelaides und der beiden Städtchen, und zahlreiche Besucher aus Adelaide selbst benützen die vorzügliche Bahnverbindung, die es ihnen ermöglicht, die Abende der schönen Jahreszeit in der würzigen Seeluft zu verbringen.

Es besteht der Plan, hier einen ausgedehnten, künstlichen Hafen anzulegen, um der großen Schiffahrt möglichste Erleichterung zu schaffen. Doch liegt die Ausführung dieses Projectes noch sehr in der Zukunft, da gegenwärtig noch nicht einmal entschieden ist, ob große Wasserbauten in die See hinaus aufgeführt werden sollen, oder ob man nicht lieber die Hafenbassins in das Land hineinbaggern soll. Der letztere Weg wird gegenwärtig an vielen Orten eingeschlagen, da er zumeist billiger zu stehen kommt und schneller zum Ziele führt als der erstere.

Aufenthalt in Adelaide. — S. M. Schiff Saida lag kaum im Torrens River vertäut, als sich schon die Tagespresse seiner bemächtigte. Die erste Veranlassung hiezu gab eigentlich ein Missverständnis, da alle Zeitungen Adelaides über den unglücklichen Artillerie-Officier herfielen, der als Commandant der Batterie Largs Bay angeblich den Territorial-Salut des einlaufenden Kriegsschiffes nicht hatte erwidern lassen; mit ihm ergiengs auch der ganzen bewaffneten Macht Süd-Australiens schlecht, und die öffentliche Meinung, die mit eifersüchtigem Streben eine schlagfertige Wehrmacht für die Colonie verlangt, fand kräftigen Ausdruck. Der Artillerie-Officier war

aber im Recht gewesen, denn wie bereits am Schlusse des vorigen Capitels angeführt, fiel der letzte Schuss des Salutes der SAIDA mit Sonnenuntergang, weshalb das Fort vollkommen correct den Salut erst am folgenden Morgen nach acht Uhr erwiderte. Die Journalisten hatten aber um diesen militärisch-maritimen Brauch nicht gewusst. Bald brachten die Zeitungen Aufklärung darüber, sowohl von Seite der Officiere des colonialen Kreuzers PROTECTOR als auch auf Betreiben Fregattencapitäns von Wachtel, der die zahlreichen Reporter, die ihn um ein Interview belagerten, stets über den Sachverhalt aufklärte. So floss wieder Öl über die aufgestörten Wogen, und die Bewohner Süd-Australiens fanden nicht mehr Ursache zu fürchten, dass ihre Wehrmacht nur ein „Grundwächterthum“ sei. Das lebhafte Interesse der Presse an der SAIDA dauerte aber fort, und die Zeitungen benachrichtigten das Publicum stets, wer zu Besuch an Bord kam, wem der Commandant oder der Stab einen Besuch abstattete, wohin Ausflüge gemacht wurden, etc.

Se. Excell. der Gouverneur, Earl Kintore, war zu Beginn des Aufenthaltes S. M. Schiffes SAIDA von Adelaide abwesend, erwiderte aber nach seiner Rückkunft persönlich den Besuch, den ihm Fregattencapitän von Wachtel in Begleitung des k. u. k. Consuls von Treuer und eines Officiers gemacht hatte, ein seltener Fall, da es sonst die Gepflogenheit ist, dass die Gouverneure Besuche von Schiffscommandanten durch ihre Adjutanten erwidern lassen.

Auch die anderen hohen Functionäre der Colonie erwiderten persönlich den Besuch des Schiffscommandanten. Sir John Bray, der Ministerpräsident, wenn man so sagen darf (sein Titel im Englischen ist Chief Secretary), ließ mit großer Liebenswürdigkeit dem Stabe Freibillets für alle Bahnen zur Verfügung stellen und gab der Mannschaft freie Fahrt auf der Linie vom Hafen bis Adelaide. Überhaupt muss die Zuvorkommenheit dankbar anerkannt und betont werden, mit der es in allen britischen Colonien dem Stabe sowohl als der Mannschaft ermöglicht wurde, das Land und alle Sehenswürdigkeiten in Augenschein zu nehmen. Überall erhielt der Stab Freibillets für die Staats-Eisenbahnen und Local-Dampfboote, die Mannschaft bekam freie Fahrt, und Eintrittskarten für Museen, Kunst-Institute, Ausstellungen wurden zu Dutzenden an Bord gesendet, sowie auch überall die Clubs dem Commandanten und sämmtlichen Stabspersonen stets auf die Dauer des Aufenthaltes lautende Mitgliederkarten zustellten.

Der k. u. k. Honorar-Consul, Herr von Treuer, konnte dem Stabe nicht so viel Zeit widmen, als er vielleicht gewünscht hätte, allein er durfte mit umso größerer Beruhigung seinen Geschäften nachgehen, als er die österreichischen Gäste in den besten Händen wusste. Der Bürgermeister von Port Adelaide, Mr. C. Tucker, war von überwältigender Liebenswürdigkeit; Herr M. Andresen, Repräsentant der Firma Pfaff, Pinschof & Co. in Melbourne, war über Aufforderung Herrn Pinschofs, der Österreich-Ungarn als Honorarconsul in Victoria vertritt, redlich und erfolgreich bemüht, dem Stabe den Aufenthalt zu einem angenehmen zu machen, und Herr T. A. Brock, ein angesehener Kaufmann, hätte die Officiere der SAIDA gerne jeden Abend in seiner Villa in Semaphore zu Gaste gesehen, wie er auch den ganzen Stab einlud, seine Sommerresidenz in den Lofty Mountains zu besuchen.

Mr. Tucker, der Bürgermeister von Port Adelaide, lud den ganzen Stab der SAIDA zu einer officiellen Bewillkommnung in das Rathhaus, wo er sie mit dem ganzen Gemeinderathe und vielen angesehenen Bürgern von Adelaide,

Port Adelaide und Semaphore empfieng. Ein glänzendes Bankett war im Rathssaale bereitet und der erste Toast in perlendem Champagner galt nach englischer Sitte der Königin von England. Den zweiten sprach Mr. Tucker auf Seine Majestät, unseren Allergnädigsten Kaiser und König, indem er enthusiastisch die Fürstentugenden dieses „dem Volke von allen bisherigen österreichischen Kaisern theuersten Herrschers“ pries und hoffte, „Gott werde Kaiser Franz Josef noch lange über Österreich herrschen lassen, damit Er das Wohl dieses Reiches in völkerbeglückendem Frieden wahre“.

Es folgten nun ein Toast auf den Gouverneur von Süd-Australien und ein sehr schmeichelhafter auf Fregattencapitän von Wachtel und den Stab der SAIDA, der mit lautem Beifalle aufgenommen wurde. Als Antwort hierauf dankte der Commandant in längerer Rede und trank auf das Wohl des Bürgermeisters und des Gemeinderathes von Port Adelaide, worauf nach kurzer Gegenrede des Bürgermeisters das Fest ein Ende nahm.

Für den Besuch einer interessanten Sehenswürdigkeit ist der Stab S. M. Schiffes SAIDA ebenfalls Herrn C. Tucker verbunden: Er erwirkte ihm Eintritt in das Schmelzwerk einer der vielen Bergwerksgesellschaften, die das 1883 entdeckte, fabelhaft reiche Silbergebiet Broken Hill (Neu-Süd-Wales)[1]) ausbeuten. Die Erze können wegen Mangel an Brennmaterial nur von den reichsten Gesellschaften an Ort und Stelle verarbeitet werden, und müssen daher von den anderen nach einem Platze gebracht werden, wo solches billig erhältlich ist. Die nächste Eisenbahnstation bei Broken Hill ist Silverton, der Endpunkt einer von Adelaide ausgehenden Linie. Daher wurde eine Dampftramway[2]) von Broken Hill bis Silverton gebaut, und das Erz aus Neu-Süd-Wales kommt nach Adelaide, um reduciert zu werden.

Die Lofty Mountains. — Ein sehr gelungener Ausflug, den Herr Andresen freundlichst arrangiert hatte, brachte einen großen Theil des Stabes Montag den 19. Januar zu Wagen nach den Lofty Mountains, bis auf die Spitze des Mt. Lofty (711 *m*). Der Weg führte zunächst auf prächtiger glatter Alleestraße über die Tiefebene bis zum Fuße der Hügelkette, dann längs der Abhänge ihrer Thäler und über einzelne Sättel bis *Eagle on the Hill*, wo die Wagen verlassen wurden, um zu Fuß den Gipfel des Mount Lofty zu erreichen, der durch einen Obelisk gekrönt ist. Dort entrollt sich ein prächtiges Panorama dem Blick. Nach Osten und Westen fallen die welligen, waldbedeckten Hügelreihen ab, auf denen zahllose Häuschen und Villen verstreut liegen, dazwischen auch bebaute Felder und Weingärten; tief unten entfaltet sich die weite Ebene von Adelaide, in alle Schattierungen von Grün und Braun gekleidet, mit Dörfern und Gehöften. Ein Silberfaden zeigt den Lauf des Torrens-Flusses, eine Dampfwolke hie und da die Trace der Bahn, helle Linien markieren die Straßen, die alle gegen das Häusermeer von

[1]) Der Entdecker war ein armer Grenzbereiter namens Charles Rasp, der dadurch mit einem Schlage Millionär wurde. Solange der Silver Boom (1887/88) währte, stiegen die Actien der *Broken Hill Proprietary Company* mit einem Nennwert von 20 £ bis auf 363 £. Im Jahre 1890 wurden die im Umlauf befindlichen 160 000 Actien untertheilt, so dass 800 000 daraus wurden. Jede dieser nominell also 4 £ werten Actien repräsentiert gegenwärtig einen ständigen Wert von 11—14 £.

[2]) Privateisenbahnen bekommen ihre Licenz unter dem Namen von Dampftramways, da nach dem Gesetz Eisenbahnen nur Staatseigenthum sein dürfen.

Adelaide zusammenlaufen. Und darüber hinaus schweifen die Blicke über den weiten, blauen S. Vincent Golf, auf dem die mächtigen Segelschiffe schwimmen wie silberne Punkte. Dazu athmen die Lungen die würzige, kühle Gebirgsluft, während über der Ebene die hochsommerliche Atmosphäre vor Hitze zittert; es kann nicht wundernehmen, dass „*the world and his wife*“ in den Hundstagen Australiens die Ebene flieht und hinaufzieht in die Berge, in die kühlen schattigen Schluchten, in die der heiße Wind, der die Staubwolken vor sich herjagt, nicht eindringen kann.

Der Rückweg führte etwa $^3/_4$ Stunden weit nach dem Orte Mount Lofty, einem beliebten Sommeraufenthalt, der über 3000 Einwohner zählt, wo nach einem ausgezeichneten Diner in Crafers Hotel die Wagen wieder bestiegen wurden.

Einfacher und fast ebenso lohnend gestaltet sich eine Partie in die Lofty Mountains bei Benützung der Eisenbahn, die bei dem Orte Mount Lofty eine Haltstelle hat. Die Lofty Mountains sind übrigens so ziemlich der einzige Ausflugsort in der Nähe von Adelaide. Die gewöhnliche Eintheilung eines dienstfreien Tages, wenn man nicht etwa einen weiteren Ausflug vorhatte, war, vormittags nach Adelaide zu fahren, die Sehenswürdigkeiten der Stadt in Augenschein zu nehmen, das Lunch in einem der Hôtels, etwa in Flecker's, das schräg vis-à-vis dem Bahnhofe steht (Herr Flecker ist ein geborener Wiener und versorgt seine Landsleute immer mit dem Besten aus Küche und Keller), oder aber im Adelaide Club einzunehmen, wo auch die heißen ersten Nachmittagsstunden mit Schreiben, Lesen der Zeitungen oder Anknüpfen von Bekanntschaften verbracht werden konnten. Dann wurde das nothwendige Shopping abgemacht und zum Diner an Bord zurückgekehrt. Nach diesem war man in wenigen Minuten per Bahn in Semaphore oder Largs Bay, um sich eine Stunde unter der bunten Menschenmenge zu ergehen, die den langen, langen Pier auf- und abwandelte, dabei schwunghaften „*Flirt*“ betreibend. Dann war es eben Zeit, nach Adelaide zu fahren, um das Theater zu besuchen; etwas anderes ist in einer englischen Stadt, wenn man nicht für den Abend eingeladen ist, ohnehin nicht anzufangen.

Bemerkt sei hier, dass Schiffsstäbe in ganz Australien sich am besten stets der Uniform bedienen; man erregt ebensowenig oder ebensoviel Aufsehen wie in Civilkleidern, ist aber überall der allergrößten Zuvorkommenheit und Liebenswürdigkeit sicher.

Wenn die Landgänger der Stadt Adelaide und ihrer Umgebung großes Interesse entgegenbrachten, so beruhte dies sicherlich auf Gegenseitigkeit, denn ein fortwährender Strom von Besuchern strebte an Bord zu kommen, musste aber natürlich zu jenen Tageszeiten, wo der Fremdenbesuch die Arbeiten oder Exercitien gestört hätte, zwar höflich aber bestimmt abgewiesen werden. Einem Reporter, der dies bedauerte, sagte Fregattencapitän von Wachtel, Sonntags werde kein Hindernis gegen Besuche obwalten; der Betreffende hatte nichts eiligeres zu thun, als dies zu publicieren. An jenem Sonntag war die Saida von Fremden aller Stände und Classen überschwemmt, alle Decke waren voll gedrängt, alles wurde neugierig in Augenschein genommen. Bekannte gaben sich Rendez-vous an Bord und die Watermen des Torrens-Flusses müssen sich ein Vermögen erworben haben. Indessen muss gesagt werden, dass sich das Publicum sehr tactvoll betrug, und als bekannt gegeben wurde, dass die Besucher sich entfernen müssten, ruhig das Schiff verließ. Dass dieser Massenbesuch ge-

stattet wurde, trug nicht wenig zur Popularität der SAIDA bei. Für den weiteren Aufenthalt in Australien wurde nach dem Muster der britischen Kriegsschiffe in jedem Hafen ein Tag zum Zwecke des allgemeinen Besuches bestimmt, der durch die Zeitungen bekannt gegeben wurde; nur wählte man vorsorglicher Weise keinen Samstag oder Sonntag mehr aus, damit der Andrang kein gar zu großer sei. Der Stab pflegte ebenfalls einen Tag festzusetzen, für welchen alle Bekannten, die das Schiff zu besuchen wünschten, dazu eingeladen wurden. Je größer die auf diese Art halb und halb improvisierte Gesellschaft war, desto flotter gieng es zu, und nicht selten wurde der Nachmittag mit einem Tänzchen beschlossen.

So vergiengen rasch sechs Tage, die in jeder Beziehung bestens ausgenützt wurden und die SAIDA war wieder bereit in See zu gehen. Am Vorabende der Abfahrt noch sandte Mr. Tucker, der Bürgermeister von Port Adelaide, der gesprächsweise erfahren hatte, dass Fregattencapitän von Wachtel von den k. k. Hofmuseen sowie von anderen wissenschaftlichen Anstalten beauftragt sei, Objecte für deren Sammlungen zu erwerben, ein Kästchen an Bord, das eine sehr vollständige Sammlung der in Süd-Australien vorkommenden Kupfer-, Blei-, Silber- und Zinnerze, von goldführenden Quarzen, australischen Rubinen und Granaten, von Pyriten etc. enthielt.

Abfahrt. – Fahrt längs der Küste. – Donnerstag, den 22. Januar, wurden zwei Kessel geheizt und die Vertäuungen gelöst, worauf S. M. Schiff SAIDA, gelotst vom Hafencapitän Inglis, den Torrens-Fluss hinabsteuerte. Im S. Vincent-Golfe herrschte frischer Südwestwind, so dass alsbald die Kesselfeuer abbrennen gelassen und Segel gesetzt wurden. Beim Passieren des Forts Largs Bay gab dieses dem auslaufenden Schiffe einen Abschiedssalut von 21 Kanonenschüssen, der natürlich von der SAIDA erwidert wurde.

Die schöne Südwestbrise gieng jedoch, bevor viele Meilen zurückgelegt waren, in leichte Süd- und Südostwinde über, gegen welche in $2^1/_2$ Tagen bis vor die Backstairs Passage auflaviert wurde. Diese letztere mit Segeln zu passieren, ergab sich als ein Ding der Unmöglichkeit, da das Fahrwasser zum Aufkreuzen zu sehr durch Untiefen beengt ist, andererseits auch noch Strom und Seegang durch diese Straße in den St. Vincent Golf eindrangen. Es musste daher für $3^1/_2$ Stunden neuerdings die Maschine in Gebrauch genommen werden. Mit dem Passieren des Cap Willoughby war jedoch auch eine Wetterscheide überschritten und die Brise gieng am folgenden Tag über Nordost und Nordwest nach Westsüdwest, so dass die Corvette mit raumem Winde und guter Fahrt knapp unter der Küste von Süd-Australien ihren Weg verfolgen konnte. Das Wetter war unausgesprochen, zuweilen regnerisch, die See meist bewegt. So wurden am Morgen des 26. die Zwillingsberge Mt. Gambier und Mt. Schank passiert, zwei ausgebrannte Vulcane, die nahe an der Grenze zwischen Süd-Australien und Victoria gelegene weithin sichtbare Landmarken abgeben. Die steilen Hänge des Cap Bridgewater kamen in Sicht und blieben zurück, der schroffe Absturz des Cap Nelson, der einen schönen Leuchtthurm trägt, war kurz nach Mittag dwars und das Schiff kaum 15 Meilen von dem etwa 2000 Einwohner zählenden Städtchen Portland entfernt, das im Grunde der tief eingeschnittenen Portland Bay liegt.

Portland. — Dieser Ort ist hauptsächlich aus zwei Gründen von Interesse; einmal, weil hier im Jahre 1834 die erste Niederlassung der reichen Colonie Victoria gegründet wurde, dann aber auch, weil die Einwohner des Städtchens einen ausgedehnten Fischfang und schwunghaften Handel mit dessen Ergebnissen betreiben. Der letztere Umstand insbesondere hatte die Aufmerksamkeit Fregattencapitäns v. Wachtel auf sich gelenkt, da er hoffen durfte, in Portland Fische der südlichen Randmeere Australiens erwerben zu können, auf deren Erlangung die Leitung der zoologischen Abtheilung der k. k. Hofmuseen besonderes Gewicht legte. Es wurde deshalb beschlossen, vor Portland bis zum folgenden Tage vor Anker zu bleiben. Das Schiff wurde an den Wind gebracht und lavierte in der Portland Bay, im Lee des Cap Danger, das die Bai vor westlichen Seegang schützt, mit sechs Borden gegen den Ankerplatz, der um 5^h p. m. erreicht wurde.

Wen der Dienst nicht an Bord festhielt, den zog der Anblick des freundlichen, von Grün eingerahmten Städtchens alsbald hinaus, um die letzten Stunden des Tages dazu zu benützen, es in Augenschein zu nehmen. Schon auf dem langen hölzernen Molo wurden die anlegenden Boote der SAIDA von vielen liebenswürdigen Einwohnern empfangen, die die Ankömmlinge einluden, sich der Clublocalitäten zu bedienen, sie durch die Straßen und zum botanischen Garten geleiteten, ihnen das Postgebäude, die Hotels etc. wiesen, kurz, die Zuvorkommenheit selbst waren. Im Club wurden die Besucher ebenfalls auf das Gastfreundlichste aufgenommen und alsbald zu einem Balle geladen, den man am folgenden Abende der SAIDA zu Ehren arrangieren wollte. Mit großem Bedauern wurde vernommen, dass das Schiff nicht so lange in Portland bleiben könne, dafür aber wurden die Herren, jung und alt, unter den Arm genommen und nach dem Drill Shop der Volonteers geführt, in dessen großem Saale eine Wohlthätigkeitslotterie abgehalten wurde, d. h. es wurde fleißig getanzt, und in den Pausen zwischen den einzelnen Tänzen gelangten Nippes, Handarbeiten und andere kleine Gegenstände zur Verlosung, die vorher von den mit einem Block von Loosen ausgerüsteten Spenderinnen im Saale umhergetragen wurden — ein sehr gefährlicher Vorgang, denn es gab kein Widerstehen! Das Glück hatte freilich für die Fremden nur Nieten, als Trost aber auch manchen freundlichen Blick aus blauen und braunen Augen, der den Gedanken an den Verlust des beabsichtigten Balles zu einem schmerzlichen machen konnte!

Fahrt nach dem Port Phillip. — Es half jedoch kein Bedauern, denn die Zeit drängte, und am folgenden Tage, dem 27. Jänner, gieng die SAIDA wieder unter Segel, von dem hübschen kleinen Badeorte mit dem weißleuchtenden Sandstrande, wie von seinen gastfreundlichen Söhnen und seinen liebenswürdigen Töchtern eine recht angenehme und dankbare Erinnerung mit sich nehmend. Der Mittag des 28. fand das Schiff nach bewegter, doch schneller Fahrt auf der Höhe des Cap Otway und die einbrechende Nacht in Sicht der Leuchtfeuer auf Queenscliff und Cap Schank, von denen das erstere die Einfahrt in die weite Bai des Port Phillip bezeichnet. Da es jedoch nicht rathsam schien, bei Nacht die schwierige Passage durch die netzartig verstrickten Lagunen zu nehmen, durch die man in den Port Phillip gelangt, wurde das Schiff mit kurzen Segeln an den Wind gelegt, um das Tagesgrauen zu erwarten. Inzwischen wurde auch die Maschine zum Gebrauche bereit gestellt, und als mit dem ersten Licht des anbrechenden Morgens der

Lotse an Bord kam, nahm S. M. Schiff SAIDA Cours auf die Einfahrt zu der ausgedehnten Bai des Port Phillip, die zwischen Nepean Point und dem Ankerplatze vor Melbourne etwa 30 Seemeilen (55,5 *km*) misst.

Die Einfahrt in den Port Phillip. — Das Land zu beiden Seiten der Einfahrt ist ziemlich flach und ohne auffallende Erhebungen, so dass eine Orientierung auf größere Entfernung von der Küste nicht leicht fällt. Die Einfahrt befindet sich zwischen Lonsdale- und Nepean Point. Sie ist an zwei (See-) Meilen breit, doch durch Sandbänke und Untiefen so eingeengt, dass der schiffbare Theil derselben kaum eine Meile beträgt. Innerhalb der Einfahrt, im Port Phillip selbst, sind ausgedehnte Bänke vorgelagert, zwischen welchen sich fünf Canäle durchwinden, von denen aber nur der südlichste genügend betonnt ist und eine Wichtigkeit für die große Schiffahrt besitzt. Beim Anlaufen der Einfahrt sichtet man zuerst Barwon Head (eine Spitze, etwa sechs Meilen westlich von Lonsdale Point) und dann erst die Leuchtthürme von Lonsdale, Nepean Point und Shortland Bluff, welche die Lage der Einfahrt genau bezeichnen. Die vor und in der letzteren liegenden Felsen Lonsdale-, Lightning- und Corsair's Rock erschweren besonders den Segelschiffen die Navigation sehr, umsomehr als hier die Gezeitenströmungen oft eine Geschwindigkeit von 6 bis 7 Knoten erreichen. Das Fahrwasser ist jedoch so gut bezeichnet, dass bei Tag das Einlaufen mit Schiffen, welche die starke Strömung bewältigen können, keine Schwierigkeiten bietet. Die Deckungslinie der zwischen Lonsdale und Queenscliff befindlichen Baken hält die Mitte des Fahrwassers zwischen dem Lightning- und dem Corsair's Rock; jene Schiffe, welche die Passage zwischen Londsdale- und Lightning Rock benützen wollen, halten den Low- und High-Leuchtthurm so lange in Deckung, bis der Leuchtthurm auf Nepean Point *SO* $^7/_8$ *S* gepeilt wird, und wenden dann gegen den South Channel. Das High-Leuchtfeuer ist fest, weiß, das Low-Leuchtfeuer zeigt in dieser Passage einen festen rothen Sector, außerhalb derselben festes weißes Licht. Schiffe, welche durch den Deepwater Channel (zwischen Lightning und Corsair Rock) fahren, halten die beiden oberwähnten Baken in Deckung, bis der Leuchtthurm auf Lonsdale Point *W* $^1/_4$ *N* bleibt, und wenden dann über Steuerbord gegen den South Channel.

In diesem ist das Fahrwasser durch weiße und schwarze Bojen gekennzeichnet, von denen die letzteren, auf der Nordseite des Canals liegend, fortlaufend mit ungeraden, die ersteren, auf der Südseite des Canals, mit geraden Nummern benannt sind. Für die Navigation bei Nacht trägt die östlichste vorhandene Boje (Nr. 15) ein grünes Licht, während zwischen den Bojen 8 und 11, in der Mitte des Fahrwassers, ein Pfahlwerk errichtet ist, das in Deckung mit dem Leuchtthurme auf Arthurs Seat die Mittellinie der Fahrrinne kennzeichnet. Das Licht des Pfahlwerkes ist roth, mit einem kleinen weißen Sector über der östlichen Einfahrt des South Channel.

Das Einlaufen in die Hobson-Bay. — Nachdem das Schiff die letzte Boje hinter sich gelassen hat, befindet es sich im freien Fahrwasser des Port Phillip, das durch seine grüne Farbe seine immerhin geringe Tiefe anzeigt. Von Melbourne, auf das der Bug gerichtet ist, ist noch nichts zu sehen, nur der lebhafte Verkehr von Oceandampfern und Ferrybooten, Jachten, Lotsenkuttern und Küstenfahrern verräth seine Nähe; erst allmählich kommen

seine höher gelegenen Partien über dem Horizonte zum Vorschein, eingehüllt in die graue Dunstmasse, die stets über großen Städten liegt, dann erscheinen die Masten der Schiffe, die in seinem Hafen liegen, endlich die am Meeresstrand liegenden Gebäude und die schwarzen Körper der Schiffe. Der Cours der SAIDA führt an den Wracks mehrerer Schiffe vorüber, welche dem bewegten Verkehre in beengtem Wasser zum Opfer gefallen sind, dann durch den neu ausgebaggerten 28′ (engl. = 8,53 *m*) tiefen Canal bis auf die Verbindungslinie zwischen Port Melbourne (dem ehemaligen Sandridge) und Williams Town, auf der der Ankerplatz für Kriegsschiffe ist. Hier liegt auch die Flotte von Victoria, der alte Monitor CERBERUS, die Kanonenboote VICTORIA und ALBERT und zunächst der SAIDA das Hafenwach- und Schulschiff NELSON, einstmals der stolze Zweidecker QUEEN CHARLOTTE, jetzt zu einer Fregatte rasiert. Bald hüllt sich diese, den Salut der SAIDA erwidernd, in weißen Pulverrauch, während die Corvette sich im Hahnepot mit Warrel vertäut, umschwärmt von einer Unzahl von Segel-, Ruder- und Dampfbooten, die lieferungslustige Geschäftsleute mit Wein- und Proviantproben, Landsleute und Wäscherinnen an Bord bringen. Unter all diesen befanden sich aber auch die beiden Brüder H. und M. Rindskopf,[1]) die in Vertretung des k. u. k. Consuls an Bord gekommen waren, um der SAIDA ihre Post zu bringen und anzufragen, wann der Consul Herrn Fregattencapitän v. Wachtel seinen Besuch machen könne. Natürlich wurde eine möglichst nahe Stunde festgesetzt, zu der auch Herr Honorarconsul C. Pinschof in der reichen Uniform des Consularcorps, abgeholt von einem Seitenboote der SAIDA an Bord kam, um nach langer Zeit wieder einmal ein k. u. k. Kriegsschiff im Hafen von Melbourne, der Hauptstadt des reichen Victoria, zu begrüßen.

[1]) Theilhaber der Firma Pfaff, Pinschof & Comp., nebstbei aber auch Specialcorrespondenten der beiden größten Zeitungen Österreichs, der „Neuen Freien Presse“, resp. des „Neuen Wiener Tagblatt“.

Capitel VI.

Victoria — geographischer und historischer Überblick. — Culturzustand von Victoria. — Eingeborene. — Die Stadt Melbourne. — Aufenthalt der Saida *in Melbourne. — Sandhurst. — Abreise nach Tasmanien.*

Geographischer Überblick. — Von allen Colonien Australiens ist Victoria die kleinste, dabei aber nicht nur relativ, sondern auch absolut genommen die bevölkertste und reichste. Sie nimmt die Südostecke des australischen Continentes ein und besitzt ein Areal von 227 620 km^2 bei einer Ausdehnung von etwa 390 *km* in meridionaler und von 770 *km* in ostwestlicher Richtung. Ihre Grenzen sind der Ocean, resp. die Bass-Straße gegen Süden, der Meridian von 140° 58′ Ostlänge gegen Westen und der Murray-Fluss gegen Norden und Osten. Das letzte Stück der Grenze gegen Neu-Süd-Wales ist eine gerade Linie, gezogen von Cap Howe über Mt. Tennyson und Forest Hill bis zum Murray, der hier auch den Namen Indi führt und nahe seinem Ursprunge ist.

Das ganze Flussgebiet des Murray ist, ebenso wie die Küste, tertiäre Tiefebene. Die Wasserscheide zwischen beiden läuft auf 100—130 *km* von der Küste parallel mit dieser, aus mehreren Ketten verschiedenen Namens bestehend, und im allgemeinen keine bedeutenden Erhebungen aufweisend. In diesen Bergen kommt die palaeozoische Grundschichte des Landes zum Vorschein, stellenweise durchbrochen von Granit und, besonders im Westen von Melbourne, von Eruptivgesteinen. Die Berge nehmen gegen Osten an Höhe zu und werden im Nordost-Theile der Colonie zu den „Australischen Alpen", deren höchste Spitze der wenige Meilen über der Grenze in Neu-Süd-Wales liegende Mount Kosciusko ist, dessen 2289 Meter überhaupt die höchste Bodenerhebung Australiens repräsentieren. Die Gebirgsketten Victorias sind fast durchwegs von Waldland eingenommen, während die an Flussläufen liegenden ebenen Ländereien mit Culturen bedeckt sind, die gegenwärtig etwa den zweiundzwanzigsten Theil des Flächeninhaltes von Victoria ausmachen (auf 227 620 km^2 Fläche 10 379 km^2 bebautes Land). Der Rest der Colonie ist Weideland.

Klima. — Die geographische Lage Victorias entspricht etwa jener von Sicilien auf der Nordhalbkugel. Das Klima zeigt jedoch einen continentalen Charakter durch die oft plötzlichen Temperaturschwankungen. Die

Sommermaxima steigen bis zu 38 und 42° C., es kommt aber vor, dass an einem Sommertage die Temperatur plötzlich bis auf 10° C. fällt. In den Gebirgsregionen bringt der Winter häufig Eis und Schnee. Die in Süd-Australien und Neu-Süd-Wales gefürchteten heißen Winde aus dem Inneren Australiens treten in Victoria nur in gemilderter Form auf. Der mittlere jährliche Regenfall beträgt in den Alpen 100—126, in den südlichen Küstenstrichen etwa 50—70 und in der Murray-Ebene 25—50 *cm*.

Entwicklungsgeschichte. — Der erste Europäer, welcher das Land von Victoria sichtete, war Lieutenant Hicks, ein Officier der ersten Cook'schen Expedition, und der zuerst gesichtete Theil des Landes war Cap Everard auf Gippsland,[1]) das am 14. April 1770 den Namen Point Hicks erhielt. Im März 1773 wurde gerade dieser Punkt von der ADVENTURE, dem Begleitschiffe der RESOLUTION auf Cooks zweiter Expedition, wieder gesichtet; Captain Fourneaux, der die aus Sicht verlorene RESOLUTION in Neu-Seeland wiederzufinden hoffte, schenkte der Erforschung des gesichteten Landes keine weitere Zeit, da ein Südsturm ihn noch weiter nach Norden zu verschlagen drohte, und sprach nur seine Überzeugung aus, dass zwischen Van Diemens-Land[2]) und Neu-Holland keine Meeresstraße durchführe, sondern dass die beiden Länder zusammenhiengen und das Außersichtkommen des Landes zwischen beiden dem Vorhandensein einer weiten, tiefen Bai zuzuschreiben sei.

Von da an scheint das neu entdeckte Land wieder der Vergessenheit anheimgefallen zu sein, bis 1798 Georg Bass, ein vom Forschungstrieb beseelter, unternehmungslustiger Schiffs-Wundarzt von dem 1788 gegründeten Sydney aus in einem offenen Walboote eine Entdeckungsreise nach dem Süden und Westen unternahm und am 4. Juni in Western Port, einer schönen, weiten, an den Port Phillip angrenzenden Meeresbucht, ankam. Das Zuendegehen seiner Vorräthe zwang den kühnen Mann, der schon vorher zusammen mit dem damaligen Middy Math. Flinders kleinere Entdeckungsreisen in einem 8' langen Boote unternommen hatte, zur Umkehr. Er bedauerte dies umsomehr, als er aus Strom und Seegang sehr scharfsinnig auf das Vorhandensein einer Straße zwischen Neu-Holland und Van Diemens-Land schloss, welche Vermuthung durch Thatsachen zu erweisen ihm nun unmöglich wurde. Erst im folgenden Jahre constatierte Flinders, dass Van Diemens-Land eine Insel sei, dadurch, dass er die Straße, der er gerechterweise den Namen Bass-Straße beilegte, mit der ihm von Gouverneur Hunter anvertrauten 25 *t*-Sloop NORFOLK durchsegelte.

Im Jahre 1802 entdeckte Lieutenant Murray den Port Phillip und im März desselben Jahres ergriff die Colonie Neu-Süd-Wales namens der britischen Krone formell Besitz von diesem Lande, wohin sie im folgenden Jahre ein Vermessungs-Detachement unter Grimes entsandte. Dieser entdeckte den Yarra Yarra-Fluss, und in seinem Tagebuche findet sich

[1]) Gippsland heißt im Sprachgebrauch noch immer das südöstliche Viertel von Victoria, obwohl es aufgehört hat, ein District zu sein, da seine Fläche in neun kleinere politische Bezirke (*Counties*) aufgetheilt worden ist. Cap Everard liegt in der *County Croajingolong*, etwa 45 Seemeilen WSW. von Cap Howe.

[2]) Tasmanien wird hier und in der Folge im Bereiche jener Geschichtsperiode, welche seiner officiellen Neubenennung vorhergeht, mit dem Namen Van Diemens-Land bezeichnet.

bereits eine Note, welche das Mündungsgebiet dieses Flusses als eminent für die Anlage einer Stadt geeignet bezeichnet.

Gegen Ende desselben Jahres lief eine kleine Transportflotte in den Port Phillip ein, die eine Abtheilung von Sträflingen unter dem Commando des Oberstlieutenants Collins und eine geringe Anzahl freier Passagiere an Bord hatte. Collins ersah sich die Stelle des heutigen Badeortes Sorrent für seine Niederlassung aus, musste jedoch diese, kaum gegründet, wieder aufgeben, da der Boden ärmlich und Süßwasser rar war. Diese Expedition ist deshalb der Aufzeichnung wert, weil unter Collins Leuten sich ein Knabe, der Sohn eines Deportierten, befand, in dem die Erinnerung an jene Gegenden einen mächtigen Drang heranreifte, sie wiederzusehen, sich zu eigen zu machen, sie zu bebauen. Sein Name, John Pascoe Fawkner, wird allezeit in Melbourne in Ehren gehalten werden als der Name des Mannes, der den ersten Herdstein, die erste Hütte an der Stelle der heutigen Weltstadt sein Eigen nannte.

1826 giengen Gerüchte in der Colonie am Port Jackson herum, dass die Franzosen beabsichtigten, sich Australiens zu bemächtigen. Dieser Umstand, dem eigentlich die Colonie West-Australien ihr Entstehen verdankt, veranlasste auch die militärische Besetzung von Phillip Island, einer ziemlich unfruchtbaren, dürren Insel, die den Western Port vor dem Seegange der Bass-Straße schirmt. Neu-Seeland betrieb damals schon schwunghaften Walfischfang und Robbenschlag, und ein dorther stammender Captain Wright etablierte zu solchen Zwecken eine kleine Station unter dem Schutze dieses militärischen Postens. Diese war ebensowenig wie das von William Dutton mit ähnlichen Absichten in der Portland Bay erbaute Häuschen für die Dauer bestimmt oder auch nur vermeint. Die erste bleibende Niederlassung auf dem Boden Victorias gründeten erst am 19. Juni 1834 die Brüder Henty an der Portland-Bai, und die Einwohner des freundlichen Städtchens Portland, dessen Besuch durch die Saida am Ende des vorhergegangenen Capitels erwähnt wurde, thun sich nicht wenig darauf zugute, das älteste Settlement in Victoria zu bewohnen.

Inzwischen arbeitete der Colonist J. P. Fawkner in Van Diemens-Land, wohin Collins sich gewendet hatte, in einer Sägemühle und sparte Schilling auf Schilling, bis er ein genügendes Vermögen hatte, um im Vereine mit mehreren anderen die Brigg Enterprise kaufen und mit Vieh und Ackergeräth beladen zu können. Ein anderer aber war ihm schon zuvorgekommen. John Batman, ein gebürtiger Australier aus Paramatta bei Sydney, der früher schon einmal vergeblich den Versuch gemacht hatte, von der Regierung Land am Port Phillip zu erhalten, hatte endlich ohne diese seine Absicht durchgesetzt und war bereits am 29. Mai 1835 bei dem Indented Head (nächst Geelong auf der Westseite des Port Phillip) gelandet. Er untersuchte die dort liegenden Ländereien, sowie jene am Werribee-Flusse, um schließlich unbefriedigt von beiden mit seinem Schooner Rebecca nach der Hobson-Bai zu segeln, wo er in der Nähe des später so genannten Point Gellibrand vor Anker gieng.

Die Gegend gefiel ihm und er beschloss, sich einen Rechtstitel auf das Land zu erwerben; er schloss daher mit den Eingeborenen Freundschaft, und mit den sechs hervorragendsten Männern der benachbarten Stämme einen Vertrag, wonach diese ihm fast die ganze Küste der mächtigen Port Phillip-Bai (nicht weniger als 2400 km^2 = 44 geographische Quadratmeilen) zu

eigen überließen. Als Gegenleistung lieferte er ihnen: 40 Paar wollene Decken, 130 Messer, 42 Beile, 40 Spiegel, 62 Scheeren, 250 Taschentücher, 18 rothe Flanellhemden, 4 Flanelljacken, 4 Anzüge und 150 Pfund Mehl im Gesammtwerte von 120 £, ferner verpflichtete er sich zur Zahlung einer jährlichen Rente von 150 Paaren wollener Decken, 150 Messern, 150 Beilen, 100 Spiegeln, 100 Scheeren, 250 Taschentüchern, 70 Anzügen und 7 Tonnen Mehles.

Dieser denkwürdige Contract wurde an den Ufern des Merri Creek in der Gegend des heutigen Northcote schriftlich aufgesetzt und vor Zeugen mit den Handzeichen der „Häuptlinge" unterfertigt; er liegt als Merkwürdigkeit jetzt in der Stadtbibliothek von Melbourne.

Die „Häuptlinge" dürften von der juridischen Tragweite dieses Actes sehr wenig Idee gehabt haben; die Folge lehrte auch, dass für sie der Begriff des Land-Besitzes ein ganz anderer war, als für die Europäer. Nebstbei hatte aber auch der gute Batman trotz seiner *Sharpness* vergessen, dass das „gekaufte Gebiet" schon von der vorsorglichen Regierung seines Vaterstaates mit Beschlag belegt war, er also nach „Recht und Billigkeit" mit den Eingeborenen gar keinen Kaufvertrag mehr abschließen konnte. Indes segelte er wohlgemuth, sich seines Erfolges freuend, nach seinem letzten Aufenthaltsorte, Van Diemens-Land, zurück, um seine Laren und Penaten zur Reise nach der neuen Heimat einzuschiffen.

Zu diesem Zeitpunkte eben geschah es, dass Fawkners kleine ENTERPRISE nach der Hobson-Bai kam und den Yarra-Fluss bis zu den ersten Fällen (in der Gegend des heutigen Studley-Parkes) hinauffuhr. Fawkner selbst war im letzten Augenblicke erkrankt und hatte zurückbleiben müssen; seine Genossen schritten jedoch alsbald zum Bau eines Hauses, das erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit hinweggeräumt wurde, als sich die Nothwendigkeit ergab, längs des Queens Wharf eine Eisenbahn zu legen. Es war eine elende Hütte aus Zweigen, die mit Lehm verkleistert wurden (das sogenannte *Wattle and Daub System*), immerhin aber das erste Haus von Melbourne. Sein Platz war gegenüber dem heutigen Custom House.

Batman empfand bei seiner Rückkehr ein nicht geringes Erstaunen über den unerwarteten Nachbar, ließ ihn jedoch gewähren. Trotzdem haben sich beide Männer bis ins späteste Alter stets scheel angesehen, und vielleicht ist es nur dem Umstande, dass mit jedem von beiden ihre Familien im Mannesstamme ausstarben, zu danken, dass die junge Ansiedlung nicht innere Fehden wie jene der Montecchi und Capuletti erlebte.

Batman errichtete sein Haus am Fuße des Batman Hill, d. h. in der Gegend des jetzigen Spencer Street-Bahnhofes. Er schritt dann dazu, die verschiedenen Örtlichkeiten mit Namen zu belegen, und machte sich dieses Geschäft leicht, indem er lediglich seinen eigenen dazu verwendete. Den Yarra-Fluss nannte er Batman River; Batman's Hill, Batman's Swamp waren andere Proben seiner Erfindungsgabe, und nur der allgemeine Protest der übrigen Colonisten hielt ihn davon ab, die Ansiedlung selbst Batmania zu taufen. So blieb sie einstweilen namenlos,[1]) und die Nachwelt strafte — wenn auch nicht mit Absicht — Batmans Eitelkeit, indem sie auch nicht einem der von ihm benannten Orte diese Bezeichnung ließ.

[1]) Oder vielmehr nur wenige wissen um den ihr zuerst beigelegten Namen Beargrass.

Nicht eine einzige Straße des heutigen Melbourne trägt seinen Namen; nur Batman's Swamp, ein Sumpf, wird noch im Volksmunde so genannt.

Van Diemens-Land lieferte hauptsächlich die nachkommenden Ansiedler, die ihre Herden auf dem Lande bis Geelong weiden ließen.

Die Eingeborenen begannen nun den Sinn jenes Vertrages zu verstehen und legten Protest gegen die von ihnen nicht gemeinte vollständige Occupation ihres Gebietes durch die Weißen ein, indem sie zahlreiche Feindseligkeiten gegen sie verübten. Die statuierten Exempel brachten jedoch die Schwarzen bald zur „Vernunft". Die Colonialregierung in Sydney hatte indessen von Batmans „Kauf" Kenntnis erhalten und gab ihm bekannt, dass derselbe ungiltig sei. Nach langem Hin- und Herschreiben gestattete sie ihm großmüthig, sich etwa 28.000 Acres (= über 113 km^2) als Eigenthum zu behalten. Als dieser Streit im Jahre 1836 beigelegt war, wurde die Ansiedlung als Dependenz von Neu-Süd-Wales officiell anerkannt. Sie zählte zu dieser Zeit etwa 170 Einwohner mit etlichem Hornvieh, einigen Pferden und 5000 Schafen.

Die steigende Wichtigkeit der Ansiedlung veranlasste 1837 den Gouverneur von Neu-Süd-Wales, Sir Richard Bourke, sie zu bereisen. In seiner Suite befand sich Mr. Robert Hoddle, der zum Vermesser des Districtes ernannt worden war und seine Thätigkeit mit der Ausarbeitung eines Planes für die künftige Stadt einleitete, welche von Sir Richard zu Ehren des damaligen britischen Premiers den Namen Melbourne erhielt.

Dieser Plan beschränkte sich vorerst auf das Viereck zwischen der heutigen Spencer Street, Latrobe Street, Spring Street und dem Yarra-Fluss, das Herz Melbournes oder vielmehr dessen Kopf, die Business-Stadt. Sie weist heute noch die Folgen eines Steckenpferdes Sir Richard Bourkes auf: Die mit den breiten Querstraßen abwechselnden Lanes, die nur etwa 10 *m* breit sind, während die normalen Straßen dreimal so viel messen.

Zu jener Zeit kostete ein Acker Baugrund (4047 m^2 = 0·7 Joch) in Melbourne durchschnittlich 70 £ (= 700 fl. in Gold); derselbe Grund würde heute mit 8000—10.000 £ bewertet werden.

Die junge Colonie, die sich von Anfang an zu einer viehzuchttreibenden qualificierte, führte bereits Producte aus, darunter im Jahre 1837 Wolle im Werte von 12.000 £ (= 120.000 fl. in Gold). Die Herden occupierten immer mehr Weidegründe, der Handel machte rasche Fortschritte. 1839 wurde der Stadt Melbourne ein Freigebiet zugestanden, und schon begann deren einzige Jetty (hölzerner Molo) für den Verkehr nicht auszureichen. Es musste die Verfügung getroffen werden, dass kein Schiff länger als sechs Tage langseits derselben liegen dürfe, damit es anderen nicht den Platz versperre.

Der Ackerbau hingegen lag sehr im Argen; in dem in Rede stehenden Jahre waren noch nicht mehr als 61 *ha* Land aufgebrochen und cultiviert.

Obwohl die Stadt Melbourne zu jener Zeit nach der Beschreibung eines Besuchers nur „ein schütteres Dorf" war, warf doch schon ihre zukünftige Größe einen Schatten voraus, und ein Journal von Van Diemens-Land schrieb: „Es ist durchaus nicht unmöglich, dass Port Phillip sich zur Königin der australischen Colonien erheben, und dass Van Diemens-Land das Tusculum seiner reichen Bürger werden wird" — eine Prophezeiung, die vollkommen eingetroffen ist.

Wie jedes allzuschnelle Wachsthum, so rief auch das des „Port Phillip Settlement", wenn auch nicht eine Reaction, so doch eine Krise herbei.

Die übergroße Einfuhr, das allgemeine Bedürfnis nach Bargeld um die creditierten Forderungen der Landverkäufer zu decken, entwerteten den Besitz. Die Schafherden fielen auf ein Fünfzigstel ihres Wertes, dazu kam noch das Fallen der Wollpreise in London, wo der Markt die gesteigerte Production Australiens, Südamerikas und des Caplandes zu fühlen begann. Ein Schaf, das früher mit 5 £ (50 fl. i. G.) bezahlt worden war, stand jetzt, eingerechnet das ihm nothwendige Weideland, mit 2 *sh* (1 fl. i. G.) am Markte, und die Viehzüchter hätten diese Krise nicht überdauern können, hätte nicht ein speculativer Kopf, der Squatter O'Brien, das Verfahren ersonnen, ganze Schafe des Talges wegen zu versieden, wodurch das Schaf sogleich einen fixen, wenn auch geringen Wert erhielt. Die Wichtigkeit dieser Neuerung in jener kritischen Zeit mag daraus ersehen werden, dass 1843, vor derselben, Talg im Werte von 17.000 fl. in Gold exportiert wurde, im folgenden Jahre jedoch bereits für 140.000 fl.

Im Jahre 1844 begann die sichtliche Erholung von dem Drucke der Krise. Die Einwanderung hatte jedoch während deren Dauer keinen Stillstand erlitten. 1846 zählte Melbourne 33.000 Einwohner, und am 28. Juni 1847 wurde es zur City erhoben.

Victoria hatte sich nun von den mitgemachten. schlimmen Zeiten so ziemlich erholt, seine Squatter und Farmer begannen wieder Reichthum anzuhäufen, Industrien entstanden, und der Handel hob sich. Das Jahr 1851 brachte zwei Ereignisse, welche die Gestaltung der Zukunft Victorias wesentlich beeinflussten und sich, merkwürdig genug, an demselben Tage zutrugen. Am 1. Juli dieses Jahres wurde das lockere Band, das die jüngere Colonie mit Neu-Süd-Wales zusammenhielt, gänzlich durchschnitten, und Victoria ein selbständiger Staat. An demselben Tage fand ein gewisser Esmond, ein aus Californien zurückgekehrter Golddigger, in Clunes das erste Gold. Am 5. wurde Gold im Andersons Creek, wenige Meilen von Melbourne, gefunden, und nun häufte sich Fund auf Fund in rascher Folge. Die „Camps" von Mount Alexander, Ballarat, Bendigo etc. schossen wie Pilz-Inseln aus der goldschwangeren Erde, immer neue Ankömmlinge anziehend, die Nebencolonien entvölkernd und dem Überschuss der Bevölkerung der alten Welt verheißungsvoll die Arme öffnend. Bei manchen erfüllten sich diese Verheißungen, bei der Mehrzahl aber nicht, und diese verfiel wieder in ihren alten Beruf, den die Hoffnung auf schnell und leicht zu erwerbenden Reichthum sie hatte auf den Nagel hängen geheißen. Aus den Zelten der Goldgräber wurden palastartige Häuser, aus den Tavernen Hotels, und das wilde Treiben des Lagers wich den geordneten Zuständen einer Stadt.

Immer neue und neue Einwanderer strömten zu und derselbe Process wiederholte sich an vielen Orten. Der weite Port Phillip schien zu enge für die Flotten, die ihre Menschenladungen hier ans Land setzten, dann aber selbst liegen blieben, denn vom Capitän bis zum letzten Jungen war alles mit in die Goldfelder gerannt. Tausende und Tausende betraten den australischen Boden, um als Digger ihm Gold zu entringen. Bald aber erreichten sie ihren Zweck besser als Bauern oder Farmer, oder fanden statt der ersehnten Nuggets den goldenen Boden des Handwerks.

Ähnliche Umstände erzeugen ähnliche Wirkungen. Ein Amerikaner soll photographische Negative von Tausenden von Personen gesammelt, sie nach Charakterzügen geordnet und in jeder der so erhaltenen Serien dann ein Bild über das andere abgezogen haben. So soll er für verschiedene Eigenschaften

des Geistes ganz bestimmte Gesichtszüge erhalten haben. Einen ähnlichen Process führt die Natur an den Menschen dort aus, wo unter der Pression gleichartiger Umstände Tausende zum gleichen Zwecke zusammenströmen. Es ergibt sich dann ein prägnanter, einheitlicher Charakter des so entstandenen neuen Volkes. Dies tritt deutlich zu Tage an dem im guten und minder guten Sinne sprichwörtlichen Geiste des Yankeethums, und ebenso häufte sich ein Volk von ganz ähnlichem Charakter in Australien, speciell in Victoria zusammen, dem selbst jene Spur von Puritanismus nicht fehlt, den die Nordamerikaner mit dem guten Schiffe „Mayflower" in Zusammenhang bringen, der jedoch im Blute des englischen Volkes selbst zu liegen scheint. Die rastlose, fast fieberhaft thätige Energie dieses Geistes begann sich alsbald zu offenbaren. Im Jahre 1854 wurde die erste Eisenbahn in Australien, die von Sandridge (heute Port Melbourne) nach der City, dem Verkehre übergeben; Mühlen und Fabriken entstanden, Banken und andere finanzielle Vereinigungen sammelten die kleinen Capitalien auf zur Ausführung von großen Unternehmungen, stets dichter und dichter wurden die Maschen des Eisenbahn- und Telegraphen-Netzes, dessen Knoten die kaum entstandenen Städte und Ansiedelungen schürzten. 1856 lief die Oneida, der erste regelmäßige Postdampfer, durch die Heads[1]; er gehörte der *European and Australian Company*, deren Beispiel alsbald von der *P. and O.-Gesellschaft* und von jener der *Messageries Maritimes* nachgeahmt wurde.

Von nun an bleibt die Geschichte Victorias in ruhigen Bahnen. Das Zeitalter der großen Australforscher, die Sechzigerjahre, berührten die verhältnismäßig gut bekannte Colonie nur wenig. Der Ertrag der Goldfelder nimmt von Jahr zu Jahr ab, dafür wird die Race der Zuchtthiere veredelt, deren Zahl kaum mehr eine bedeutende Vermehrung erfahren kann, denn in der Dekade 1857—1868 wird das letzte verfügbare Weideland vergeben. Diese und die nächste Dekade bis 1877 sehen die Vollendung von 1000 englischen Meilen (1600 *km*) an Schienenwegen, die Errichtung von 206 Telegraphenstationen, die auf circa 5000 Meilen (8000 *km*) Draht im letzterwähnten Jahre circa eine Million Telegramme depeschierten, während durch die Hände der Postämter 21 Millionen Briefe und 10 Millionen Zeitungen giengen, gewiss ein Zeichen regen Handels und Verkehres.

Die Colonie zählte dabei nicht weniger als 59 größere Städte, abgesehen von vielen Märkten und Dörfern. Das schätzbare Vermögen ihrer Bewohner belief sich auf etwa 300 Millionen Gulden.

Dies ist die Akme der relativen Fortschritts-Curve. Wenn auch der Wohlstand Victorias sich stetig weiter hebt, so beginnen doch von nun an Neu-Süd-Wales und Queensland es einzuholen und zu überflügeln, sowohl in Bezug auf Einwohnerzahl, wie auch in Bezug auf Menge und Wert des Umsatzes, und es entstand eine Rivalität dieser drei Colonien, die sich in allem und jedem, in großen und kleinen Dingen zeigt.

Die Regierung Victorias erkannte nun den Wert der bisher vernachlässigten Agricultur durch die Errichtung von Versuchsstationen an, welche die Eignung des Landes für den Bau der verschiedenen Nutzpflanzen untersuchten und constatierten. Gegenwärtig werden nicht nur Cerealien[2] produciert, sondern es wandern auch große Mengen von Obst und Gemüse in

[1]) Einfahrt des Port Phillip

[2]) 1890: Weizen 4,2 Millionen, Hafer 2 Millionen, Gerste 0,7 Millionen *hl.*

nicht weniger als 169 Fabriken, wo sie zu Conserven verarbeitet werden. Nicht unbedeutend ist ferner die Production von Wein, wenn sie auch durch das Erscheinen der Phylloxera schwer geschädigt wurde. Es gelang jedoch diese Pest durch Zerstörung aller Weingärten im Umkreis von 20 oder 30 Meilen um die inficierten Orte zu localisieren. 1888—89 waren über 5158 *ha* Weingärten vorhanden, deren Ertrag rund 54.800 *hl* Wein war, abgesehen von 11.600 *t* Trauben, die theils als Tafeltrauben, theils zur Cognacfabrication Verwendung fanden.

3000 Meilen (4800 *km*) Eisenbahn vermitteln den Verkehr zwischen 584 größeren und kleineren Ortschaften, deren Gemeindevermögen circa 61 Millionen £ (= 610 Millionen Gulden i. Gold) repräsentiert. Das schätzbare Privatvermögen in Victoria beläuft sich auf rund 350 Millionen £, etwa 309 £ per Kopf der Bevölkerung. Baugesellschaften haben sich gebildet, welche es durch Eingehen von Ratenverträgen auch den minder Bemittelten ermöglichen, ihr eigenes Häuschen zu besitzen, und in den Vorstädten Melbournes kann man ganze Stadttheile sehen, die nur aus solch kleinen Häusern von 5—6 Räumen bestehen, und von niederen Beamten, Arbeitern u. a. bewohnt werden.

Die Alluvialgoldfelder sind als erschöpft zu betrachten. Statt des Goldwaschens mit Pfanne und Wiege wird nunmehr regelmäßiger Bergbau betrieben, der zwar weniger lucrativ ist, als es seinerzeit die Ausbeutung der weiten Flächen angeschwemmten Landes war, dafür aber sicheren und stetigen Gewinn bringt. Zinn und Kohle kommen ebenfalls vor, doch in sehr geringen, nicht abbauenswerten Mengen.

Verlassene Goldfelder. — Höchst eigenthümlich sehen die verlassenen Goldfelder aus, in denen nun die Eisenbahn Hunderte und Hunderte von verlassenen „Claims“ durchschneidet. Der Boden ist an seiner Oberfläche durchwühlt, so dass kein Steinchen auf seinem ursprünglichen Platze liegt. Aus manchen Gruben sind Pfützen geworden, eingetrocknete Wasserläufe ziehen kreuz und quer durch das interessante Gebiet, das, könnte es sprechen, so manche romanhafte Geschichte zu erzählen wüsste von verdientem und unverdientem Glücke, von Unglück und Verzweiflung, von entfesselten Leidenschaften, von allen guten und bösen Gefühlen, die sich in der Menschenbrust regen, von heroischen Thaten und von Verbrechen, von Gesetzlosigkeit und scrupelloser Selbsthilfe. Das bewegte Leben dieser weiten Ebenen ist erstorben, und die wenigen Leute, die dem Berufe des Goldgräbers treugeblieben sind, gehen ihm jetzt im Scheine der Grubenlampen als Bergknappen nach, die um kärglichen Lohn für den Bergherrn den Quarz brechen, der durch stählerne Stampfen dann zermalmt wird, so dass eine über Quecksilber fließende dünne Wassermenge den Staub mit sich führen und die schweren Edelmetalltheile nach und nach zu Boden setzen kann. So werden diese amalgamiert und endlich rein gewonnen. Mit den rohen Apparaten der *Digger* aus alter Zeit ist nicht einmal mehr Lebensunterhalt, geschweige denn Reichthum zu gewinnen.

Einwohnerzahl. — Victoria zählte im April 1891 1,140.405 Einwohner, darunter 9377 Chinesen und 565 Australneger. Von der ganzen Bevölkerung bewohnten allein 491.378 Personen Groß-Melbourne, worunter allerdings der ganze im Umkreis von 30 Meilen (engl. = 48 *km*) um das Postgebäude gelegene District verstanden ist. Diese kaum 3 % des Areals

der Colonie einnehmende Fläche beherbergt daher nicht weniger als 43% der gesammten Bevölkerung der Colonie, während auf die übrigen Städte 17% entfallen, und 40% die Landbevölkerung ausmacht. Zieht man in Betracht, dass in den letzten zehn Jahren die Kopfzahl der Bevölkerung der Hauptstadt sich um 73, jene des flachen Landes um 17%, die der übrigen Städte der Colonie aber nur um etwa $1^3/_4$% vermehrt hat, so ergibt sich von selbst die Schlussfolgerung, dass die Hauptstadt einen ganz unverhältnismäßig großen Theil der zuwachsenden Einwanderer festhält, eine Thatsache, die sich in allen australischen Colonien wiederholt.

Eingeborene. — Einen verschwindend kleinen Theil der Einwohner Victorias bilden die Eingeborenen. Nicht mehr als 565 Australneger reiner Race und 233 Mischlinge repräsentierten 1891 die Urbevölkerung dieser Colonie, Zahlen, die deutlich zeigen, welcher Bestimmung diese Menschenrace entgegengeht, besonders wenn man in Vergleich zieht, dass zur Zeit der Trennung Victorias von Neu-Süd-Wales (1851) die Zahl der Eingeborenen noch (schätzungsweise) 15.000 betrug. Der officielle statistische Bericht Victorias für das Jahr 1888 sagt wörtlich: „Die Existenz der wenigen noch Lebenden der eingeborenen Race hat weder eine politische noch eine sociale Bedeutung, und die Race wird mit Gewissheit in wenigen Jahren aussterben."

Die Eingeborenen Victorias können sämmtlich als „halbcivilisiert" betrachtet werden. Von ihnen leben etwa 440 (reiner Race, die Mischlinge erhalten seit Ende 1889 in Victoria von der Regierung keine Unterstützung mehr) auf den sechs Reserven (hier Stationen genannt) von Coranderrk, Framlingham, Lake Condah, Lake Wellington, Lake Tyers und Lake Hindmarsh. Für die Unterstützung jener, welche nicht dazu zu bewegen sind auf den Reserven zu leben, bestehen Depots in elf verschiedenen Städten. Auf allen Stationen wird Ackerbau und Viehzucht betrieben. — Coranderrk produciert sogar ziemlich große Quantitäten von Hopfen. Im Jahre 1889 wurden im ganzen £ 10.369 für die Erhaltung der Stationen und Unterstützung der Eingeborenen (und Mischlinge) verausgabt, davon £ 5128 für Bekleidung und Lebensmittel, so dass auf jeden Eingeborenen oder Mischling im Durchschnitte etwa 13 £ = 130 fl. i. G. entfielen.

Verfassung. — Die Verfassung, welche Victoria seit dem Jahre 1855 besitzt, ist analog jener des Mutterlandes und hat, wie die Verfassung Süd-Australiens, bis zu ihrer heutigen Gestaltung[1]) mehrere Phasen durchgemacht. In ihrer ursprünglichen Form bestanden Oberhaus und Unterhaus aus 30, respective 60 Mitgliedern, die auf je zehn, respective fünf Jahre gewählt wurden. Ähnliche Ursachen wie in Süd-Australien veranlassten, dass die Anzahl der Mitglieder des Oberhauses erst auf 42, dann (Ende 1888) auf 48 erhöht wurde, während die Amtsdauer eine Herabsetzung auf sechs Jahre erlitt.

Ebenso wurde die Anzahl der Mitglieder des Unterhauses erst auf 86 und im Jahre 1888 auf 95 vermehrt und gleichzeitig die Eintheilung in Wahldistricte einer Revision unterzogen, so dass gegenwärtig deren 84 gegen

[1]) Siehe II. Theil.

frühere 54 existieren. Davon sind 73 durch je ein und 11 durch je zwei Mitglieder im Unterhause vertreten.

Ursprünglich war die Executivgewalt in die Hände von neun Ministern gelegt, welchen 1883 ein zehnter beigefügt wurde. Für ihre Gagen sind jährlich 15.500 £ ausgeworfen. Die Apanage des Gouverneurs beträgt 10.000 £, ist also gleich jener des Gouverneurs von Canada und höher als in jeder anderen britischen Colonie. Die Mitglieder des gesetzgebenden Körpers erhalten keine Diäten, doch können sie, wenn sie nicht eine bezahlte Staatsanstellung innehaben, Expensen bis zum Betrage von 300 £ per Jahr aufrechnen.

Ganz Victoria ist (bis auf etwa den hundertsten Theil seines Areals) in Stadt- und Landgemeinden eingetheilt, innerhalb welcher communale Behörden unter den Regulativen eines Gesetzes (*Local Government Act*) die administrativen und sonstigen localen Functionen ausüben. Die Gemeinden sind *Cities* (etwa Städte), *Towns* (Märkte), *Boroughs* (Flecken) und *Shires* (Landgemeinden). Sie können Steuern einheben und genießen staatliche Subsidien. Ihr Wirkungskreis erstreckt sich über den Bau, die Erhaltung und Überwachung von Straßen, Brücken, Fähren, Flussregulierungen und Anlegemolen. Die Festsetzung und Aufrechthaltung der Ordnung von Märkten, Pfand- und Schlachthäusern, Bädern, öffentlichen Vergnügungsorten und wohlthätigen Institutionen fällt ebenfalls in ihr Ressort, sowie auch die Canalisierung, Wasserversorgung, Beleuchtung und die Hintanhaltung von Schadenfeuern und des Handels mit gemeinschädlichen Artikeln.

Melbourne und Geelong, welch letzteres lange Zeit an Bedeutung die zweite Stelle in Victoria einnahm, sind dieser Local-Government-Acte nur in unbedeutenden Kleinigkeiten unterworfen, da sie vor der allgemeinen Einführung der communalen Behörden schon ihr eigenes Statut erhalten hatten, als sie zu Städten erhoben wurden.

Die Stadt Melbourne. — Groß-Melbourne (*Greater Melbourne*) besteht aus 24 selbständigen Gemeinden, die gegenwärtig noch allen vier vorgenannten Kategorien angehören. Aus ihren Gemeinderäthen werden 40 Mitglieder in den Melbourne and Metropolitan Board of Works delegiert, welcher nichts anderes ist als ein Großgemeinderath, da ihm die Wasserversorgung, Drainierung, Besteuerung von Groß-Melbourne, die Verwaltung der communalen Ländereien und die Aufnahme und Verwaltung von Geldern obliegt, sowie auch die Aufsicht über die öffentlichen Verkehrsmittel und den Yarra-Fluss, soweit dies nicht in das Gebiet der Eisenbahndirectionen und Hafenbehörden fällt. Die Steuer, welche diese Körperschaft aufzuerlegen berechtigt ist, darf $^1/_{20}$ des jährlichen Reinertrages des besteuerten Eigenthums nicht überschreiten. Für die Eintreibung sind die einzelnen Gemeinden verantwortlich. Die Gesammtsumme aller zu einer Zeit ausstehenden Anleihen darf nicht mehr als 5,000.000 £ (50 Millionen Gulden in Gold) betragen.

Der Bereich der Großcommune Melbourne erstreckt sich über 663.424 Hektar Landes; diese sind nicht Ebene, wie in Adelaide; mannigfache sanfte Hügel machen ihre 161 *km* lange Straßenentwickelung bald ansteigen, bald wieder abfallen.

Die City, deren Areal 2031 Hektar beträgt, ist von 23 Bezirken umgeben, die sich in drei Theile trennen lassen. Den ersten Theil bilden jene elf Bezirke, welche, der City zunächst liegend, vollständig ausgebaut und

vielfach die elegantesten Stadttheile sind, nämlich: Port Melbourne (das ehemalige Sandridge) und Williamstown zu beiden Seiten der Yarra-Mündung; dann folgen über Osten nach Norden und Westen Süd-Melbourne, welches zusammen mit Port Melbourne eine Sandhalde bedeckt, die vor Zeiten der Yarra-Fluss angeschwemmt haben muss; Prahran und Richmond, die Wohnstätten der Reichen mit villenartigen Häusern, zwischen denen jedoch nur wenig Platz für Gärten geblieben ist; Collingwood, das zum größten Theil durch den ausgedehnten Studley-Park ausgefüllt wird; endlich Fitzroy und Nord-Melbourne, die in ihrem Charakter sich mehr der City nähern, während Flemington und Footscray, den Zirkel schließend, meist von Hafen- und Dockarbeitern zur Wohnung ausersehen werden.

Der zweite Kreis um Melbourne wird gebildet von halbausgebauten Stadttheilen, wo elegante Gebäude mit leeren Baugründen abwechseln und ganze Straßen aus den kleinen Cottages der ärmeren Classe bestehen. Diese sind, im Nordwesten beginnend: Essendon, Brunswyck, Northcote, Kew, Malvern und S. Kilda. Der dritte Zirkel mit dem größten Halbmesser wird im allgemeinen von Stadttheilen gebildet, deren Straßen wohl ausgesteckt, zum Theile auch gepflastert sind, jedoch zur Einfassung nur stellenweise eingeplankte Baugründe und sporadisch ein oder das andere Haus haben. Diese sind: Coburg, Preston, Oakleigh, Boroondara, Caulfield und Brighton. Für das letztere gilt jedoch die allgemeine Charakteristik dieser Bezirke nicht. Brighton, wie auch das benachbarte S. Kilda liegen am Meere und sind sehr bevorzugte und theure Wohnorte, in denen sich im Sommer das rege Leben von Seebadeorten entwickelt.

Jede dieser Vorstädte ist, wie schon erwähnt, eine selbständige Gemeinde, deren Rath seine Sitzungen in seinem mehr oder minder prächtigen Rathhause (*Townhall*) abhält.

Die wichtigen Gebäude concentrieren sich naturgemäß in der City, in welcher sehr wenige Privatwohnungen zu finden sind.[1]) „Kein Kaufherr oder Capitalist“, so erklärte Consul Pinschof dem Commandanten S. M. Schiffes Saida dieses Verhältnis, „kann es sich gestatten, seine Wohnung in einem Stadttheile aufzuschlagen, in dem der für sein Privatleben benöthigte Grund allein schon ein solches Capital repräsentiert, dass durch dessen Todtliegen ihm zehnmal mehr an Zinsen verloren geht, als seine ganze Residenz in einem anderen Stadttheile kostet.“

Daher sind die vier und fünf Stock hohen Häuser der City bis zum Dache hinauf nur mit Comptoirs und Kanzleien angefüllt. Die Erdgeschosse hingegen werden von mannigfaltigen Kaufläden mit Auslagefenstern und mächtigen Spiegelscheiben eingenommen, deren Mieter es aus dem Grund lucrativ finden, in dem theuersten Stadttheile horrende Mietzinse zu bezahlen, weil hier der lebhafteste Verkehr stattfindet.

In den einzelnen Bezirken sind die Straßen meistens in der Nord-Süd- und Ost-West-Richtung disponiert, doch kommen auch häufige Ausnahmen vor, und selbst enge und winkelige Straßen sind nicht allzu selten. Die einzige

[1]) In der City kommen auf das Hektar Grund 34,6 Einwohner, in Nord-Melbourne 92, in Fitzroy 87,5, in Collingwood 76,6, in Richmond 66,8 in Süd-Melbourne 44,5 und in Prahran 42,0.

City ist mit bis ins Detail ausgeprägter Regelmäßigkeit angelegt. Ihre Straßen ziehen jedoch etwa WSW—ONO und NNW—SSO.

Versuchen wir nun die Stadt und einzelne Eindrücke zu schildern, wie sie aufeinanderfolgend dem von einem in der Hobson-Bai verankerten Schiffe kommenden Besucher Melbournes entgegentreten.

Das Boot, welches ihn ans Land brachte, hat seinen Weg zwischen den zahlreichen Dampfbooten, Schleppern, Vergnügungsfahrzeugen, Oceandampfern und mächtigen Segelschiffen hindurch zu dem Anlegeplatze an der Wurzel des langen hölzernen Pier gefunden. Der Fremde kann froh sein, wenn er bis dahin nicht gänzlich durchnässt ist, denn der vorherrschende Südwestwind erzeugt in der weiten Bai, von der man sagt, dass sie 800 große Schiffe aufnehmen kann, so viel Seegang, dass der Bootsverkehr sehr erschwert wird. Gegen diese See bietet auch der genannte Pier keinen ausgesprochenen Schutz, da er fast in der Windrichtung liegt und bloß eine auf hölzernen Piloten ruhende Plattform ist, unter welcher die See durchwaschen kann. Der beste Anlegeplatz ist noch die Wurzel des Pier auf seiner westlichen Seite. Die ungemein leicht und scharf gebauten Mietboote sind, insbesondere zum Aufrudern gegen die See, den schweren Kriegsbooten bei weitem vorzuziehen.

Vom Anlegeplatz gelangt der Ankömmling nach wenigen Schritten zu der kleinen Eisenbahnstation Port Melbourne, von der aus jede Viertelstunde ein Zug abgelassen wird.

Nachdem ein solcher sich in Bewegung gesetzt hat, läuft er etwa zehn Minuten lang zwischen den Brauereien, Fabriken und Baugründen von Port Melbourne und Süd-Yarra (Süd-Melbourne), bis plötzlich das Bassin des Yarra-Flusses in Sicht kommt. Dieses ist von einer Brücke überspannt und von einer langen Linie von Dampfern und Segelschiffen umsäumt, die längs der Quais vertäut sind, um ihre Ladungen zu löschen oder solche aus langen niederen Lagerhäusern mit Krahnen oder vermittelst Elevatoren an Bord zu nehmen. Kurz nachher kreuzt der Zug auf einer anderen Brücke den Yarra, der hier bereits ein ruhig fließendes Flüsschen ist, dessen Schlamm nie von Propeller oder Schaufelrad aufgewühlt wird. Sein ungeheuer breites, tief eingeschnittenes Bett, auf dessen Boden er sich in Mäander-Windungen seinen Weg suchte, lässt in dem trägen Gesellen auf ein tückisches Gemüth schließen — und thatsächlich bringt der Yarra-Fluss auch etwa einmal in 10 Jahren furchtbare, verheerende Hochfluten.

Kaum ist die Brücke passiert, so läuft der Zug in die mächtige, unabsehbar lange Halle der Flinders Street Station ein. Hier muss der Train verlassen werden. Aus dem Stationsgebäude hinaustretend findet sich der Angekommene in der Flinders Street, zu seiner linken Hand, wenige Schritte entfernt, liegt das neue Custom House, diesem gegenüber der Platz, auf dem Fawkner sein Haus, das erste Haus Melbournes, erbaut hatte.

Dem Stationsgebäude gegenüber mündet in die Flinders Street die Elisabeth Street, das Rückgrat der City, eigentlich die Sohle eines flachen Thales einnehmend. Ein bewegtes Leben herrscht in dieser Straße, und der Yankeegeist der Einwohner wird dem Beschauer sofort offenbar: Alles hastet und eilt, ohne einen Blick für den Nebengehenden, die Cabs fahren im raschesten Tempo, die Wagen der Kabel-Tramway rollen mit großer Geschwindigkeit auf den Schienen einher, ein ungewohnter Anblick, der den Nichtinformirten an eine elektrische Bahn denken lässt, da weder ein Zugthier noch eine Locomotive zu sehen ist, die die beiden zusammengekuppelten Waggons

bewegt. Sieht man jedoch genauer zu, so bemerkt man in der Mitte zwischen den beiden Fahrschienen eine dritte geschlitzte Schiene, die einen unter dem

Karte 5.



Straßenpflaster liegenden Canal deckt. In diesem läuft ein endloses Stahldraht-Kabel, das auf der an einem Ende der Linie befindlichen Station durch

Dampfkraft im Umlauf erhalten wird und über federnde Rollen geführt ist. Von dem kleineren der beiden Waggons, dem Truck, aus wird ein an diesem befestigtes Klemmbackenpaar bedient, welches das Kabel umfasst. Auf Kreuzungsstellen wird das Backenpaar gelüftet und gehoben, so dass die Wagen vermöge der Trägheit über das kreuzende Kabel hinwegrollen. Auf gleiche Weise wechseln am Ende der Linie die Wagen von dem einen Schienenpaar zu dem parallel laufenden zweiten, unter welchem die in verkehrter Richtung laufende Hälfte des Kabels liegt. Eine sinnreiche Einrichtung gestattet auch flache Curven mittels der „Cable-Tram“ zu befahren. Umsteigen auf den Kreuzungspunkten ist merkwürdigerweise nicht eingeführt, sondern es muss in jedem Wagen eine neue Karte gelöst werden. Die Fahrtaxe beträgt 1 Penny bis 3 Pence (4—12 Kreuzer).

In Abständen von $^1/_8$ engl. Meile (circa 400 *m*) laufen rechts und links der Elisabeth Street parallel je drei ebenso breite Straßen. Bei weitem der größte Theil der öffentlichen Gebäude concentriert sich in der östlichen Hälfte der City, während in der westlichen die Prachtbauten der Banken, der neuen Börse, die Paläste der Schiffahrts-Compagnien, die Comptoirs der Baugesellschaften und die Schulen sich befinden.

Zur Flinders Street parallel laufen, ebenfalls in Abständen von je $^1/_8$ Meile, vier Straßen, die wie die vorgenannten eine Breite von 99′ (engl. = 30 *m*) haben und die Namen von ehemaligen Gouverneuren führen. Zwischen diese sind Gassen eingeschoben, welche nur 33′ (= 10 *m*) breit sind. Auf diese dachte sich Gouverneur Sir Richard Bourke die Bediententreppen und Hinterthüren der Paläste ausmünden, die er als Wohnungen der colonialen Aristokratie im Geiste hier entstehen sah. Es ist jedoch anders gekommen, und seine Idee verunstaltet heute einen Stadttheil, in dem es gar keine fashionablen Wohnhäuser gibt, statt ihn zu zieren.

Die erste der breiten Querstraßen, Collins Street, erhebt sich gegen beide Enden verhältnismäßig steil. An dem Ende linker Hand befindet sich die „Spencer Street“-Eisenbahnstation an der Stelle, wo einst John Batmans Haus gestanden hatte und die erwähnte Steigung dieser Hälfte von Collins Street (Collins Street W) ist der letzte Überrest von Batmans Hill, der abgegraben wurde, als der Rangierbahnhof der von hier ausgehenden langen Eisenbahnlinien ein bedeutendes Terrain erforderte.

Die rechte (*East*) Hälfte der Collins Street enthält zahlreiche „Arcaden“, eine charakteristische Erscheinung Melbournes, große, gedeckte, von zwei Seiten zugängliche Höfe, die das Innere von ganzen *Blocks* (Häuservierecken) einnehmen und ein einziges Warenlager bilden oder eine ganze Anzahl vornehmer Kaufläden enthalten. Hier befindet sich ferner die Townhall mit ihrem Thurme und der „größten Orgel der Welt“; dann mehrere Kirchen, darunter die auffallende, in altenglischem Stil gebaute schottische Kirche, der deutsche Club, in welchem die Österreicher und Ungarn stets sehr freundlich aufgenommen sind, der sehr exclusive und luxuriöse Melbourne Club und der Athenäum Club, welch beide ebenfalls dem Stabe der Saida ihre Gastfreundschaft angeboten hatten, und nicht zu vergessen, das Vienna Café (*Vienna Coffee Palace*), einem Wiener gehörig, der einzige Ort in Melbourne, wo man nach mitteleuropäischer Sitte zu jeder Tageszeit à la carte speisen kann. Bedienung und Küche sind vorzüglich, die Räume nicht sehr ausgedehnt, aber elegant. Dem Ende der Collins Street E gegenüber steht inmitten einer Gartenanlage das Gebäude mit den Ämtern der Minister und

Regierungsbeamten, Treasury genannt. Von diesem durch einen kleinen Platz mit dem Monumente der Australforscher Burke und Wills getrennt ist das prächtige Parlamentsgebäude, ebenfalls inmitten eines Parkes. An dieses Regierungsviertel schließt sich ein Kirchenviertel an, in dem fünf Kirchen verschiedener Confessionen mit zwei zugehörigen Schulen sich befinden. Dort ist auch die Wohnung des katholischen Erzbischofs, der man, von außen wenigstens, Prunksucht nicht zum Vorwurfe machen kann.

Collins Street enthält auch die Gebäude der hervorragendsten Zeitungen Melbournes, des „Age" nämlich, des „Argus" und des „Daily Telegraph", Paläste, die der Potentaten der Großmacht „Presse" würdig sind.

Die nächste breite Querstraße ist die Bourke Street. An ihrer Kreuzung mit Elisabeth Street, im Centrum der City, enthält sie das Haupt-Post- und Telegraphen-Amt, dessen Thurm einen geradezu überwältigenden Ausblick über ganz Melbourne gewährt. Dieser Thurm erhielt eben während der Anwesenheit der Saida in Melbourne ein Glockenspiel, das unter zwölf ausgewählten Hymnen und Liedern auch die feierliche Weise der Haydnschen Volkshymne über das Häusermeer dieser Großstadt der Südhalbkugel erklingen lässt.

In Bourke Street W stehen die Kathedrale von Melbourne, die weder durch Stil noch durch Geschmack auffällt, die prächtige Synagoge und die riesigen Paläste der reichsten Woll-Könige. Bourke Street East enthält auf engem Raume 5 Theater, darunter das Opernhaus, in welchem die größten „Stars" der Erde gesungen haben.

Little Bourke Street East enthält das Chinesenviertel. In Lonsdale Street befindet sich das Gerichts-Gebäude und das große Melbourne Hospital, in Latrobe Street das Münzamt und die Volksbibliothek, die zusammen mit der Bilder- und Statuen-Gallerie und dem technologischen Museum einen ganzen Block einnimmt und eine der ersten Sehenswürdigkeiten Melbournes ist. Der architektonisch reich gezierte Eingang dazu befindet sich jedoch in Swanston Street.

Außerhalb der City liegen: Das Government House an der S. Kilda-Straße, und die Ausstellungsgebäude, worunter sich das Aquarium befindet, ein Ort, der nicht nur des Studiums wegen, sondern besonders im Sommer auch um seiner hübschen schattigen Anlagen und kühlen Grotten willen gerne aufgesucht wird.

Die verschiedenen Stadttheile sind sämmtlich durch Zweiglinien der Eisenbahnen mit den drei Bahnhöfen der City verbunden, eine Nothwendigkeit, welche aus den großen Distanzen entspringt.

Ein nicht unbedeutender Theil Melbournes (etwa 1800 *ha*) wird von öffentlichen Gärten bedeckt oder ist doch für die Anlage solcher reserviert. Darunter befindet sich der sehr ausgedehnte Royal Park mit dem zoologischen Garten und den Gründen der Acclimatisationsgesellschaft; der Universitätspark, in dem diese Hochschule und das naturhistorische Nationalmuseum sich befinden, welch letzteres seiner prähistorischen Schätze wegen allein einen Besuch verdient; die Carlton Gardens, welche die Ausstellungsgebäude umgeben, und der das Government House umgebende Park, von dem ein Theil als botanischer Garten reserviert ist. Diesem wissenschaftlichen Institute stand seinerzeit Ferdinand Baron v. Müller vor, ein als Australreisender ebenso berühmter wie als Botaniker in der Gelehrtenwelt bekannter Mann. Die Museen unserer Monarchie haben schon wiederholt Anlass gehabt,

Baron v. Müller für die Freigebigkeit dankbar zu sein, mit welcher er ihnen wertvolle Sammlungen zum Geschenke machte. Seine opferwilligen Bemühungen zur Förderung der heimatlichen wissenschaftlichen Institute fand verdiente Anerkennung, da S. M. der Kaiser ihm anlässlich der Weltausstellung in Melbourne 1888 das Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens zu verleihen geruhte. Auch die Saida trug, als sie die Hobson-Bai verließ, ein reiches Herbarium und mehr als zwanzig Stämme von Farrenbäumen, des herrlichsten Waldschmuckes Australiens, mit sich der Heimat zu. Die letzteren giengen durch die lange Dauer der Reise und infolge der Ungunst der Verhältnisse leider zumeist zugrunde. Nur zwei, die Maschinist J. Butschek unter seine specielle Obhut genommen hatte, kamen davon und entfalten jetzt in den Treibhäusern des Marine-Gärtners zu Pola ihre prächtigen Blattwedel.

Aufenthalt in Melbourne. — Der mit neun Tagen für eine Riesenstadt wie Melbourne knapp bemessene Aufenthalt S. M. Schiffes Saida in der Hobson-Bai gewährte dem Stabe, welcher von allen Seiten das größte Entgegenkommen fand, nicht viel mehr Zeit als nothwendig war, um die Stadt selbst und ihre Sehenswürdigkeiten in Augenschein zu nehmen. Besonders der k. u. k. Consul, Herr C. Pinschof, ließ es sich angelegen sein, seine Landsleute überallhin zu empfehlen oder selbst einzuführen. Die Hochachtung und Popularität, deren er sich in allen Kreisen Melbournes erfreut, unterstützte dabei sein freundliches Bemühen.

Ein Zeugnis für seine hervorragende sociale Stellung gab unter anderem die Bewillkommnungs-Feierlichkeit, welche er der Saida zu Ehren inscenierte, indem er damit Mr. M. Lang, dem Bürgermeister von Melbourne, der sich mit gleicher Absicht trug, zuvorkam. Auf seine Einladung hin fand sich in den reich decorierten Räumen des Deutschen Clubs eine glänzende Gesellschaft von etwa 130 der hervorragendsten Persönlichkeiten Victorias zusammen, unter denen sich der Präsident des Unterhauses, die Spitzen der militärischen und maritimen Behörden, die Würdenträger der Universität, die Consuln der fremden Mächte, viele hohe Regierungsbeamte, die Mitglieder des deutschen Clubs und viele Mitglieder des Parlaments befanden. Fregattencapitän v. Wachtel, mit dem gesammten dienstfreien Stabe als Suite, wurde von Consul Pinschof empfangen, und es fand die gegenseitige Vorstellung statt, worauf man zu einem festlichen Frühstück gieng. Dieses gab Sir James Mac Bain, dem Präsidenten des „*Legislative Council*" von Victoria, Gelegenheit, nachdem der übliche Toast auf die Königin von England ausgebracht war, auf Se. Majestät den Kaiser und König zu toastieren. Sir James sprach, er freue sich, die Versicherung erhalten zu haben, dass bald eine directe Dampferverbindung Österreich-Ungarn dem australischen Continent näher rücken werde. Schon seien Handelsverbindungen zwischen diesen beiden Ländern geknüpft, und eine bedeutende Ausdehnung derselben sei von diesem Schritte zu erwarten. Handel und politischer Fortschritt könnten aber nur gedeihen, wo Friede zwischen den Völkern herrsche, und gerade für diesen Frieden sei die Stellung,

welche Seine Apostolische Majestät im Dreibunde einnehme, von hervorragendem Gewichte. Der Dreibund sei eine Gewähr des Friedens, der sich die friedfertigen Bewohner der australischen Colonien nicht verschlössen, wenn sie auch stets bereit seien, sich ihrer eigenen Haut zu wehren.

Es folgten nun Trinksprüche auf den Gouverneur, den Commandanten der SAIDA und seinen Stab, dann eine Erwiderung seitens Fregattencapitäns v. Wachtel. Die gleich allen anderen der gehaltenen Reden unter großem Applaus ausgebrachte Gesundheit des Veranstalters dieser Festlichkeit, des k. u. k. Consuls Pinschof, beschloss diese Kundgebung freundschaftlicher Gefühle für das ferne Vaterland.

Herr Pinschof geleitete den Commandanten der SAIDA in freundlichster Weise zu allen Würdenträgern, denen officielle Besuche abgestattet wurden, und auch hier, im Verkehre mit den Ministern und Räthen, zeigte sich die einflussreiche, angesehene Stellung unseres Vertreters. Ihr, nächst dem humanen Entgegenkommen des Justizministers von Victoria, war es zu danken, dass Fregattencapitän v. Wachtel in die Lage kam, ein wahrhaft gutes Werk ausführen zu können, womit ein tragischer Roman eine halbwegs befriedigende Lösung fand. A. S., ein junger Mann aus einer österreichischen Officiersfamilie, war vor Jahren nach Australien ausgewandert, um dort Landwirt zu werden. Eine Aufwallung von Eifersucht gegen einen vermeintlichen Rivalen um die Zuneigung seiner Braut gab dem sonst sanftmüthigen und friedlichen jungen Mann den Revolver in die Hand, welcher sich entlud ohne Schaden zu verursachen. Die Jury musste ihn des versuchten Mordes schuldig finden, und eine fünfzehnjährige Kerkerstrafe wurde über S. verhängt. Von dieser waren neun Jahre bereits verstrichen, als Consul Pinschof das Augenmerk Fregattencapitäns v. Wachtel auf diesen Fall lenkte. Das Vorleben des armen S. war ein tadelloses, der Charakter, den ihm der Director des Gefängnisses zu Pentridge gab, ein vorzüglicher; die ganze Colonie bemitleidete ihn, selbst seine ehemalige Braut und der Mann, dem sein Schuss gegolten hatte, legten Fürbitte für ihn ein. Thatsächlich gelang es der vereinten Verwendung Fregattencapitäns v. Wachtel und des Consuls Pinschof, seine Begnadigung zu erwirken, die unter der Bedingung ertheilt wurde, dass S. mit der SAIDA die Colonie verlasse und Australien nicht mehr betrete. Am Vorabende der Abfahrt kam daher der hagere, abgehärmte Mann an Bord, wo er sich anfangs scheu zurückzog, dann aber zusehends sich geistig und körperlich erholte, als er unter seinen Landsleuten nicht, wie er vielleicht gefürchtet hatte, Abscheu vor dem Kerkersträfling, sondern Mitgefühl mit einem Unglücklichen fand.

Mr. M. Lang, der Mayor (Bürgermeister) von Melbourne, überraschte den Stab der SAIDA, indem er zu dessen Ehren ein Concert in dem außerordentlich geräumigen Festsaale der Townhall abhalten ließ. Alles was in Melbourne schön, jung, reich, angesehen, hochgestellt oder berühmt war, erschien hiezu — die Damen in Balltoilette, die Herren in Frack. Kein Plätzchen der weiten Halle war unbesetzt.

Als der Commandant und seine Suite sich auf die für sie reservierten Ehrenplätze begeben hatten, intonierte das Orchester die Volkshymne, die von allen stehend angehört wurde. Dann folgte ein glänzendes, glücklich ausgewähltes und brillant durchgeführtes Programm, welches den Gästen bewies, dass die heimischen Componisten in Australien nicht unbekannt seien, und dass australische Tondichter ihnen würdig zur Seite stehen. Den Schluss

bildete das *God save the Queen.* In den Pausen waren der Schiffscommandant und die Officiere, Beamten und Cadetten der SAIDA Gegenstand liebenswürdigster Aufmerksamkeit, indem der Bürgermeister und die ihn unterstützenden Herren sie mit allen interessanten Persönlichkeiten bekannt machten.

Fregattencapitän v. Wachtel revanchierte sich nach Kräften, indem er seinerseits mehrmals Diners und Soupers gab, zu denen alle Persönlichkeiten geladen wurden, die sich bemüht gezeigt hatten, der SAIDA den Aufenthalt zu einem angenehmen zu gestalten. Das lebhafte Interesse des großen Publicums an dem Schiffe zeigte sich in ganzem Umfange Sonntag, den 1. Februar, an welchem Tage eine ungeheuere Menschenmenge an Bord strömte, um das Schiff zu besichtigen. Leider war die See im Hafen stark bewegt und nahm gegen Abend mehr und mehr zu, so dass man die kleinen Dampfer, welche den Verkehr vermittelten, nicht mehr an der SAIDA anlegen lassen durfte, um gegenseitige Beschädigungen und Unglücksfälle zu vermeiden, besonders da auch zahlreiche Frauen und Kinder jedes Alters unter den Besuchern waren. Diese Rücksicht wurde leider von dem australischen Publicum zum Theile missverstanden und rief Bemerkungen in der Tagespresse hervor, die jedoch nach Erklärung des Sachverhaltes zurückgenommen wurden.

Sandhurst (Bendigo). — Die vom Eisenbahndepartement dem Stabe der SAIDA zur Verfügung gestellten Freibillets konnten bei der Kürze des Verweilens des Schiffes nur wenig benützt werden. Doch ergab sich wenigstens Gelegenheit, das 162 *km* von Melbourne entfernte Sandhurst zu besuchen, das vielleicht besser unter seinem alten Namen Bendigo bekannt ist. Aus dem Camp dieses Namens entstanden, von dessen Goldreichthum fabelhafte Mären die Welt durchflogen, ist Sandhurst heute eine reiche Industriestadt von etwa 36.000 Einwohnern, die keine Spur von Goldfieber mehr zeigen. Die umliegenden Alluvialfelder sind erschöpft, nur der fleißige und frugale Chinese findet, dass Goldwäscherei sich noch lohnt. Die reichen Quarzadern aber, die das Muttergestein des Alluviums bilden, werden abgebaut. Rings um Sandhurst herum sieht man die hohen Gerüste an den Mündungen der Schächte sich erheben; es puffen die Fördermaschinen, die Quarzstampfen klappern und Destillierherde qualmen. Von Consul Pinschof telegraphisch angekündigt, wurden die Ausflügler bereits am Bahnhofe von Sandhurst erwartet, worauf sie die Fahrt zu Wagen nach den Besitzungen des Herrn R. Mansell antraten, der Eigenthümer der reichsten Mine und des tiefsten Schachtes (2050′ = 610 *m*) um Sandhurst ist. Herr Mansell machte, sobald er von dem Eintreffen der Gesellschaft benachrichtigt worden war, selbst den Führer. Grubenkleider wurden angelegt, und in Partien zu Dreien oder Vieren wurde in den Schacht eingefahren. Einige Minuten lang dauerte die sausend schnelle Fahrt im Dunklen, die einem den Athem benahm und das Gefühl des Fallens im leeren Raume erzeugte.

Die weit verzweigten Stollen, die man dann betrat, waren schmal und niedrig, oft blind endend und dem verlorenen Laufe der Quarzadern in einer anderen Richtung folgend. Überall troff Wasser herab, und die dumpfe Luft wurde bloß athembarer in der Nähe der pneumatisch betriebenen Bohrmaschinen. Vergeblich suchten die Besucher auf den frischen, marmorweißen Sprengstücken glänzende Goldspuren, bis ihr Führer ihnen in den grauen Adern, welche das Gestein durchzogen, mattgelbe Flimmer zeigte, die niemand als das edle Metall erkannt hätte. Gold-„Bäume“ im Quarz sind sehr selten, doch zeigte

Herr Mansell später in seiner Wohnung den Gästen solche besondere Prachtstücke, die er aufbewahrt hatte. In den Gruben arbeiten Schichten von etwa 20 Mann mit achtstündiger Arbeitszeit, wofür 7—8 *sh* (3·50—4 fl. in Gold) bezahlt werden. Chinesen sind mit einem Drittel dieses Lohnes zufrieden, allein die Demokratie Australiens ist nicht demokratisch genug, um sich nicht gegen die Gleichberechtigung der Söhne des Reiches der Mitte, die den Arbeitsmarkt überall verderben, zu wehren, und nur wenige Minenbesitzer wagen es, John Chinaman zu engagieren[1]).

Der Betrieb der Minen erleidet nur Sonntags eine Unterbrechung. Das gesprengte Material wird zutage gefördert und nach dem Pochwerke gebracht. Sechzig bis hundert schwere Eisenstampfen mit Stahlschuhen fallen in eintönigem, betäubendem Rhythmus, angetrieben durch Wasserkraft, auf die Quarzstücke, die in einen langen, stählernen Trog eingeführt werden. Darauf wird Wasser geleitet. Dieses Wasser rieselt dann, indem es den feinen Staub aus dem Pochwerke mit sich führt, über eine Reihe von stufenförmig angeordneten, wenig geneigten Ebenen, die von Rillen quer durchzogen sind, in welchen sich Quecksilber befindet. Das zu Boden sinkende schwere Edelmetall wird von diesem aufgenommen und das Amalgam von Zeit zu Zeit, wenn es das Maximum der Sättigung erreicht hat, abgelassen und durch frisches Quecksilber ersetzt. Wenn das Wasser die letzte Rieselfläche verlassen hat, wird es stehen gelassen, damit es auch den letzten Rest der mitgeführten festen Bestandtheile absetze, der dann wieder in einer Mühle mit Quecksilber verarbeitet wird, wobei nicht unbedeutende Mengen von Gold gewonnen werden (25—30% der ganzen Ausbeute). Das Gold-Amalgam wird einem Destillationsprocess unterworfen, um das Quecksilber zurückzugewinnen, das gewonnene Gold aber, das noch durch andere Metalle verunreinigt ist, in Barren gegossen.

Nachdem alle Details des geschilderten Processes in Augenschein genommen waren, führte Herr Mansell seine Gäste durch seinen Garten, der sich durch die originelle Weise auszeichnet, in der sein Wasserreichthum ausgenützt ist. Herr R. Mansell ist durch seinen immensen Reichthum in die angenehme Lage versetzt, seinen oft kostspieligen Neigungen nachgehen zu können. Sein Haus birgt alles, was wertvoll und theuer ist. Gemälde, Statuen, Kunstschätze, hauptsächlich aber Automaten aller Arten, alles ist durcheinander gehäuft, ohne sichtliche Ordnung.

Der Empfangssalon enthält etwa 50 musikalische Instrumente, die alle automatisch functionieren. Das einzige „mit Hand zu betreibende“ ist ein prachtvoller Flügel aus Rosenholz mit Gravierungen und Vergoldungen, aber einem Tone wie ein zwei Jahrhunderte altes Spinett. Den Besuchern zu Ehren wurden alle Musik- und anderen Automaten in Gang gesetzt — leider der kurzen Zeit wegen alle zugleich, so dass der größte Theil des davon zu erwartenden Genusses im Harmoniemangel ertränkt wurde. Harmonievoller erwies sich das darauf servierte Lunch mit australischem Chablis und

[1]) Am energischesten wehrt sich Neu-Süd-Wales, das von jedem Chinesen eine Einwanderungstaxe von 100 £ (= 1000 fl. in Gold) erhebt. Für die Erlegung dieser Taxe ist der Capitän verantwortlich, und bevor dieser sie nicht erlegt hat, darf kein chinesischer Passagier den Fuß an Land setzen. Auch darf ein Schiff nicht mehr Chinesen nach Neu-Süd-Wales bringen, als je einen auf 300 *t* seines Deplacements. Für jeden Chinesen, der sich über dieses Maß an Bord befände, zahlt der Capitän 500 £ (= 5000 fl. in Gold) Strafe.

Champagner, in welch letzterem die Gäste ihrem Wirt nach Seemannssitte ein herzliches Prosit mit drei Hurrahs ausbrachten.

Herr Mansell, der ein Selfmade Man ist, verwendet mit Vorliebe einen Theil seines Überflusses auf gemeinnützige Stiftungen, von denen eine Unzahl ihm Entstehen und Fortdauer verdankt, während es gar keine in Sandhurst gibt, zu der er nicht sein Scherflein beitrüge. Seine Arbeiter verehren ihn und in ganz Sandhurst gibt es kein Kind, das den reichen, edlen Mann oder seine Frau und seine reizende Tochter nicht kennen würde.

Sandhurst ist an Bedeutung, wie an Bevölkerung die dritte im Range der Städte Victorias. Nur Melbourne und das ebenfalls aus einem Goldgräberlager entstandene Ballarat übertreffen es. An Einrichtungen und Schmuck ist Sandhurst eine Großstadt zu nennen. Fünf Eisenbahnadern laufen darin zusammen, die einen fruchtbaren, reichen District drainieren, auf dem Feld- und Weinbau ebenso gedeihen wie die Viehzucht. Daher hat Sandhurst die Bestimmung, eine Industriestadt zu werden. Schon jetzt erfreut es sich eines lebhaften Wagner-, Gerber- und Bräuergewerbes, Brennereien florieren, auch Cognac wird aus den Weinen Bendigos destilliert; der meiste Wein jedoch wird exportiert und ist von guter Qualität. Eines der ersten Weinhäuser ist die Firma Friedrich Grosse, wie der Name besagt, eine deutsche. Conservefabriken verarbeiten die Gartenproducte, und die ehemaligen Goldfelder liefern nun das Rohmaterial für Töpferei und Ziegelbrennerei. Im Mittelpunkte eines Minendistrictes liegend, ist Sandhurst auch der geeignete Ort für eine Art Berg-Akademie, die ein ganz eigenthümliches Institut ist. Gewerbe Kunstgewerbe und Bergbau werden darin gelehrt, jedoch nicht als compacte Gegenstände, sondern aufgetheilt in eine Menge von Specialfächern, die ebenso wie auch Sprachen und die freien Künste in verschiedenen Stufen vorgetragen werden und beliebig combiniert werden können. Außerdem werden unentgeltliche Abendcurse für Minenarbeiter und Schichtmeister gelesen. Diese „*School of Industry and Mines*“, die auch ein ungemein interessantes Museum und ein großes, speciell für Hüttenzwecke eingerichtetes chemisches Laboratorium besitzt, wurde von den Ausflüglern besucht und eingehend in Augenschein genommen, wobei der Director selbst in liebenswürdiger Weise den Cicerone machte. Die Anstalt muss als eine hervorragende bezeichnet werden, und ihre Wirksamkeit macht sich in allen Industriezweigen fühlbar.

Eine Plage von Sandhurst ist zur Sommerszeit der alles durchdringende Staub, vor dem man gerne in die prächtigen Rosalind Gardens flüchtet, die wegen ihrer herrlichen Anlagen von Farn-Bäumen und Farn-Kräutern eine Sehenswürdigkeit sind.

Während des achttägigen Aufenthaltes der Saida in Melbourne wurde auch der Mannschaft reichlicher Landurlaub ertheilt, der sich über den ganzen Tag bis Sonnenuntergang erstreckte. Diese Abweichung von der üblichen Dienstespraxis wurde von dem Bestreben dictiert, es einerseits den Leuten zu ermöglichen, wirklich etwas von den besuchten Gegenden zu sehen, anderseits, ihnen so wenig als möglich Gelegenheit zu geben, sich abends und nachts in Tavernen herumzutreiben, wo sie am leichtesten zur Desertion verführt werden. Dass Leute desertieren würden, stand nicht zu erwarten, denn seitens ihrer Vorgesetzten geschah alles, um sie des Kaisers Dienst lieb gewinnen zu machen; auch ließ man es nicht an Warnungen vor den eigennützigen Absichten von Verführern und Agenten fehlen, welche dann die Deserteure eben ihres Verbrechens wegen ganz in der Hand haben und zu ihren Zwecken wie Sclaven

ausnützen. Trotzdem entwichen knapp vor der Abreise drei Mann, welche ungeachtet aller Bemühungen nicht zustande gebracht werden konnten, unter ihnen jedoch keiner, der nicht an Bord als mauvais sujet bekannt gewesen wäre, so dass ihr Fehlen kaum ein Bedauern hervorrief.

Abfahrt von Melbourne. — Samstag, den 7. Februar nahm die Corvette Abschied von dem gastlichen Melbourne und dampfte, diesmal ohne Lotsen, durch den Port Phillip in die Bass-Straße.

Die Gelegenheit der geheizten Kessel wurde nun wahrgenommen, um eine vollständige Deviationsbestimmung vorzunehmen, deren Nothwendigkeit sich aus den einzelnen beobachteten Correctionen früher gesteuerter Course ergeben hatte. Die Änderungen der Deviation, welche hiebei constatiert werden konnten, betrugen bis zu 5^0.

Reise nach Tasmanien. — Ankunft in der L'Esperance-Bai. — Nach vollendeter Deviationsbestimmung wurden die Kesselfeuer abbrennen gelassen, und Segel beigesetzt. Mit leichten nordöstlichen Brisen, glatter See und heiterem Himmel wurde ein südlicher Cours quer über die Bass-Straße eingehalten und am folgenden Morgen die Nordwestspitze Tasmaniens mit den vorliegenden Inseln gesichtet. Die Route wurde nun auf 20—25 Meilen von der Westküste Tasmaniens angelegt; in der Nacht vom 8. auf den 9. trat ein Umschlag in der Witterung ein. Das Barometer fiel, der Wind wurde unstet und böig, der bisher heitere Himmel umwölkte sich rasch, und heftige Regenböen giengen zeitweise über das Schiff. Eine schwere todte See aus Westen kündigte den kommenden Sturm an. Es wurden daher am Morgen des 9., eines Sonntags, Bram- und Oberbramsegel festgemacht, zwei Reefe in die Marssegel eingestochen und die Gaffelsegel doppelt gereeft, eine Maßregel, die sich als sehr gerechtfertigt erwies, als gegen 3 Uhr Nachmittag der Wind plötzlich mit einer schweren Böe unter Regen und Hagel nach West und Südwest umsprang, die den Sturmklüver-Leiter zum Reißen brachte. Der Sturmklüver konnte, obzwar ziemlich beschädigt, noch geborgen werden. Das dritte Reef wurde eingestochen und das Schiff an den Wind gelegt, der langsam abflauend nach Süd drehte, so dass nicht mehr im Course gesteuert werden konnte. Die schwere todte See brachte die Fahrt auf ein Minimum und trieb das Schiff immer mehr gegen die Küste zu. An ein Doublieren der Südspitze Tasmaniens war unter solchen Umständen nicht zu denken, und das Barometer ließ keine baldige Veränderung im Wetter erwarten. Es wurden daher die Kesselfeuer angezündet und 73 Meilen dampfend zurückgelegt, bis das Passieren des South West Cap gesichert erschien. Als die Brise nun auch noch nach Nordwesten zurückgieng, konnte das Schiff sich unter Segel dem interessanten Lande nähern, das seine Caps in wild zerrissenen Formen in zwei Weltmeere hinausragen lässt, denn der Meridian des South Cap trennt den Indischen vom Stillen Ocean.

Da es in Melbourne bekannt geworden war, dass die englische Escadre der Südsee-Station sich in Hobart befinde, wollte Fregattencapitän v. Wachtel diesen Hafen nicht anlaufen, bevor die Spuren verwischt waren, die das letztmitgemachte Unwetter an dem Schiffe zurückgelassen hatte. Er entschloss sich daher, einige Tage auf einem unbesuchten Ankerplatze zu verbringen, um die erlittenen Havarien an Gut und Segeln zu bessern, und das Äußere der Saida wieder schmuck zu machen. Seine Wahl war auf den Port L'Esperance

gefallen, einen geräumigen, sicheren Hafen am Entrecasteaux-Canal. Um diesen zu erreichen, wurde die Maschine wieder in Betrieb gesetzt. Nach zweistündiger Fahrt erreichte die SAIDA am Nachmittag des 10. Februar die L'Esperance Bay, in deren Einfahrt Anker geworfen wurde. Am folgenden Tage jedoch wurde das Schiff auf einen besser gesicherten Ankerplatz im Grunde der Bai gelegt, nachdem die Überzeugung gewonnen worden war, dass die Tiefenverhältnisse dieses prächtigen Hafens, die aus der englischen Admiralitätskarte nicht zu entnehmen waren, keinerlei Hindernisse darboten.

Capitel VII.

Tasmanien; historischer und geographischer Überblick, Culturzustand Tasmaniens; — die L'Esperance-Bai und Dover Settlement; der Entrecasteaux-Canal; — die Stadt und der Hafen von Hobart. — Aufenthalt der SAIDA *daselbst. — Abreise und Fahrt nach Sydney.*

Historischer Überblick. — Die Berge Tasmaniens wurden zum erstenmale am 24. November 1642 von dem kühnen holländischen Seefahrer Abel Jans Tasman gesichtet. Holland stand damals auf dem Höhepunkt seiner Macht, und sein lebhafter commerzieller Unternehmungsgeist setzte es in Stand, den Seehandel eines großen Theiles der Erde zu beherrschen, welcher, dank dem Einflusse der „drei großen Seereisen" sich wunderbar ausdehnte. Die Entdeckung Amerikas durch Columbus, die Doublierung des Caps der guten Hoffnung durch Vasco da Gama, und mehr als alle anderen, die erste Erdumsegelung, welche Delcano mit dem einzigen ihm von Magalhaens Flotte gebliebenen Schiffe 1522 zu Ende brachte, gaben maritimer und kaufmännischer Unternehmung einen mächtigen Impuls, und die Seemächte Europas wetteiferten miteinander in der Förderung überseeischer Entdeckung, die ihrem Handel neue Felder zu eröffnen versprach.

Dieser Art war unzweifelhaft der Geist, der Anton Van Diemen, den Generalgouverneur von Batavia, veranlasste, Abel Jans Tasman auszusenden, um das „große Südland" zu erforschen, von dessen Existenz man dunkle Kunde hatte. [1])

[1]) Das Vorhandensein dieses Continents erwähnt schon Marco Polos Bericht über seine Orientfahrt; möglicherweise hatten die Chinesen bereits vor urdenklicher Zeit davon gewusst. Verschiedene sehr merkwürdige handschriftliche Karten aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts geben die ersten Details der Nordküste, von welcher man also damals bereits Kunde gehabt haben musste, denn einige allerdings schlimm verzeichnete Details stimmen auffällig mit der thatsächlichen Configuration dieser Küsten überein. Die einzige dieser Karten, welche ein Datum trägt, ist die von Jean Rotz, einem Franzosen, aus dem Jahre 1542. Die Namengebung auf derselben ist theils portugiesisch, theils provençalisch. Die benannten Details hören jedoch plötzlich auf und gewellte Linien zeigen eine ungeheuer übertriebene Fortsetzung des Continents nach Süden an. Diese Karte befindet sich im Besitze des British Museum. Die erste Nachricht von der Entdeckung Australiens, die durch den Namen des Schiffes verbürgt ist, stammt von der holländischen Yacht DUYFHEN (Täubchen), welche, 1605 ausgesandt, um die Küsten Neu-Guineas zu erforschen, ohne es zu wissen, an die West-

Tasman erhielt zu diesem Zwecke die Jacht[1]) Heemskerk und den Tender Zeehaan, mit welch beiden er am 14. August 1642 von Batavia absegelte, vorerst nach Mauritius. Dieses verließ Tasman am 8. October desselben Jahres. Seine Absicht war, längs des 44. Breitenparallels nach Osten zu steuern, bis zum 150. Grad östlicher Länge, dann den 40. Breitengrad aufzusuchen, und seinen Ostcours auf diesem bis zum 140. Grad West-Länge fortzusetzen, und von dort aus endlich, im Falle er noch immer nicht auf Land gestoßen sei, die Salomons-Inseln aufzusuchen. Tasman hegte die Überzeugung, dass er, falls sich bis zum 150. Grad Ostlänge kein Land vorfände, auf einen Archipel stoßen müsse.

An dem eingangs genannten Tage, um 4 Uhr Nachmittag, wurde Land gesichtet; es war Cap Hibbs, fast in der Mitte der Westküste Tasmaniens, nahe am Macquarie Harbour, der jedoch erst 174 Jahre später entdeckt werden sollte. Abends wurden zwei hohe, landeinwärts gelegene Berge gesehen, die lange nachher von Capitän Flinders zur Erinnerung die Namen Heemskerk und Zeehaan erhielten.

Tasman benannte das neuentdeckte Land zu Ehren des Urhebers der Expedition Van Diemens-Land, ein Name, den Tasmanien lange Zeit behielt und vielfach auch noch heute in den Atlanten führt; seine Änderung erfolgte jedoch nicht ohne triftigen Grund, denn es ist nur gerecht, dass die Insel den Namen ihres Entdeckers führe; außerdem aber wollte man, als die Straf-Colonien in Van Diemensland 1851 über Drängen der freien Colonisten aufgelassen wurden, symbolisch mit dem alten Namen jede Erinnerung an jene furchtbare Zeit in Vergessenheit bringen und die neue Aera vom Grunde auf, selbst mit dem Namen, neu beginnen.

Tasman lenkte seinen Cours nunmehr nach Süden und entdeckte die der Südspitze von Van Diemensland in dieser Richtung vorgelagerten Felseilande, deren eines, Eddystone, nun bald ein schönes Leuchtfeuer tragen wird. Nach Doublierung des Südost-Caps wurde er durch einen Sturm in die Storm Bay verschlagen, die davon ihren Namen erhielt, und segelte dann an der Mündung des Derwent-Flusses vorbei, um in der weiten Meeresbucht, die er Frederick Hendrick Bay nannte, zu ankern. Nachdem er dort die Flagge seines Heimatlandes gehisst hatte, setzte er seinen Weg ost- und nordwärts fort, welcher ihn im weiteren Verlaufe auf Neuseeland führte. S. Patricks Head in 41° 34′ südlicher Breite war der letzte Punkt von Van Diemensland, der dem kühnen Seefahrer außer Sicht kam.

Fast 130 Jahre vergiengen, bis wieder ein europäischer Kiel die Gewässer Tasmaniens durchfurchte. Diesmal war es Marion Dufresne, einer Seefahrerfamilie der Ile de France entstammt, der 1772 mit seinen beiden Schiffen Mascarin und Marquis de Castries in der Frederick Hen-

küste Australiens kam und längs derselben nach Süden fuhr. Daher stammt vielleicht die Legende auf dem Neu-Guinea der älteren Seekarten: „Neu-Guinea, von welchem bis jetzt nicht bekannt ist, ob es eine Insel oder ein Theil eines Continents sei. (*Nova Guinea, quae an sit insula, aut pars continentis ad huc ignotum est.*)“

[1]) Yacht, ein holländisches Fahrzeug, ursprünglich einmastig, gut am Winde segelnd, von mäßigem Tonnengehalt, eine Classe von Schiffen, die, weder Handelsschiffe noch auch Kriegsschiffe, ihrer Schnelligkeit und Seetüchtigkeit wegen zum Depeschendienste verwendet wurden. Auch eine Gattung Küstenfahrzeuge führte diesen nicht sehr präcisierenden Namen.

drick Bay ankerte. Seine damaligen Versuche, mit den Eingeborenen in Verhandlung zu treten, endeten damit, dass der erste dieser unglücklichen Race unter dem Feuer der Weißen fiel.

1773 gab Captain Fourneaux, der Begleiter Captain Cooks auf dessen zweiter Expedition, der zufällig dorthin verschlagen worden war, der Bai, in der er ankerte, den Namen seines Schiffes Adventure; 1777 ankerte Cook auf seiner dritten, für ihn so verhängnisvollen Reise mit seinen Schiffen Resolution und Discovery in der Adventure-Bai, die nur durch einen schmalen Isthmus vom Entrecasteaux Canal getrennt wird. Seine Versuche, mit den Eingeborenen in Verkehr zu treten, waren von besserem Erfolg gekrönt als jene Marion Dufresnes.

Das folgende Jahr, 1778, war von indirecter Wichtigkeit für Van Diemensland, da es die Gründung der Colonie Neu-Süd-Wales mit sich brachte.

1788 lag die Bounty, deren schmachvolle Geschichte gewiss keinem Seefahrer unbekannt ist, durch zwölf Tage in der Adventure Bay. Ihr Commandant, Lieutenant W. Blight, der schon Cooks zweite Expedition als *Sailing master* (Navigationsofficier) der Resolution mitgemacht hatte, sah Van Diemensland im Jahre 1792 wieder, um eine furchtbare Erfahrung reicher. Er hatte sein Schiff in den Händen einer meuterischen Bemannung lassen müssen, und war nur durch ein Wunder dem Tode entronnen. Er hatte von den Freundschafts-Inseln bis Timor 3700 Seemeilen, mehr als den sechsten Theil des Erdumfanges, unter den Qualen von Hunger und Durst und den Gefahren von Stürmen in einem offenen Boot zurückgelegt und war nach England zurückgekehrt. Sein weiteres Geschick ist weniger bekannt und mit der Geschichte Australiens eng verwoben. 1792 erhielt er das Commando über die Schiffe Providence und Assistance, mit dem Befehl, die seinerzeit der Bounty gewordene Mission zur Ausführung zu bringen, nämlich, den Brotfruchtbaum von Tahiti nach den westindischen Inseln zu verpflanzen. Außerdem aber sollte er die Torresstraße erforschen, was er auch in ausgiebigem Maße that. Später focht er unter Admiral Duncan in der Schlacht von Camperdown und errang sich Nelsons persönliche Anerkennung als Post Captain und Commandant des Glatton vor Kopenhagen (1801). Fünf Jahre darauf folgte er King im Amte als Gouverneur von Neu-Süd-Wales. Durch eine Militärrevolution seines Amtes beraubt, musste er sich mit seinem Worte verpflichten, nach England zurückzukehren, und auf dieser Reise berührte er zum drittenmale Van Diemensland. Er starb als Viceadmiral 1817.

In den Jahren 1792 und 1793 unternahmen der französische Contreadmiral Bruny d'Entrecasteaux an Bord der Recherche, und unter seinem Befehl Captain Huon de Kermandec an Bord der Espérance die Vermessung und Aufnahme der Südostküste von Van Diemensland. Die Namen der Schiffe sowohl als ihrer Commandanten, unter welchen heute viele Inseln, Buchten, Canäle, Flüsse und Berge bekannt sind, legen Zeugnis ab von ihren wichtigen Forschungen in den auch von S. M. Schiff Saida befahrenen Gewässern.

Die Expedition der Recherche und Espérance hatte auch den Zweck, nach dem Verbleib des unglücklichen La Pérouse zu forschen, der mit seinen Schiffen Astrolabe und Boussole seit 1788 verschollen war. D'Entrecasteaux gelangte durch den nach ihm benannten Canal, der der Aufmerksamkeit der

Entdecker bis dahin entgangen war, an die breite Mündung eines Flusses, den er Rivière du Nord nannte. Im folgenden Jahre jedoch taufte eine englische Expedition unter Captain Hayes, welche von jener des französischen Admirals keine Kenntnis hatte, denselben Fluss Derwent River, und dieser Name, den englischen Zungen geläufiger als der überdies nicht ganz passend gewählte französische, ist dem „goldenen Horne Tasmaniens" auch geblieben.

Im Jahre 1798 finden wir Lieutenant Flinders, der an den Küsten Australiens wahrhaft allgegenwärtig erscheint, und den unternehmenden Doctor Bass an Bord der Sloop Norfolk bei dem Beginnen, durch eine Umschiffung zu beweisen, dass Van Diemensland eine Insel sei. Das Gelingen dieser Unternehmung wurde schon im vorhergehenden Capitel erwähnt.

Mit dem Jahre 1803 beginnt die Geschichte von Van Diemens-Land als Colonie. Lieutenant Bowen war von Gouverneur King mit einem Detachement von Sträflingen und Truppen, sowie einigen freien Ansiedlern abgesandt worden, um eine Zweigniederlassung in Van Diemens-Land zu gründen. Seine Wahl fiel auf Risdon (ursprünglich Rest down) in der Mündung des Derwent-Flusses. Im selben Jahre führte Superintendent Collins, der Bruder des Oberstlieutenants Collins, das kühne Wagestück aus, eine Explorationstour mit einem offenen sechsriemigen Boote über die Bass-Straße zu unternehmen. Er nahm den Tamar-Fluss in Augenschein und kehrte dann ohne Unfall zurück, um seinem Bruder günstig über die gesehenen Ländereien zu berichten. Dieser brach am 30. Januar des folgenden Jahres, durch die Unfruchtbarkeit des erst gewählten Landes und durch Wassermangel vertrieben, die Ansiedlung am Port Phillip ab und gieng mit seinen Colonisten auf den Schiffen Ocean und Lady Nelson nach Van Diemens-Land unter Segel; doch fiel die Wahl seines neuen Ansiedlungsortes nicht auf die Mündung des Derwent, wo bereits Lieutenant Bowen seine Hütten gebaut hatte; Risdon missfiel ihm, und er veranlasste die dortigen Ansiedler sich gemeinschaftlich mit den von ihm geführten an der Stelle des heutigen Hobart niederzulassen. Er wurde von Gouverneur King zum Lieutenant-Governor dieser Colonie bestellt. Die gleiche Würde erhielt Oberstlieutenant Patterson bezüglich der von ihm sechs Monate später am Tamar-Flusse gegründeten Niederlassung, welche successive die Plätze des heutigen Yorktown, Georgetown und endlich 1806 des gegenwärtigen Launceston einnahm.

Gleich im ersten Jahre des Bestehens von Niederlassungen auf Van Diemens-Land kam es zu Feindseligkeiten mit den Eingeborenen. Der Schauplatz davon war Risdon, und von ihnen schreibt sich all das folgende Blutvergießen her, das die Race der Van Diemens-Länder dem Untergange zuführte.

Das in Neu-Süd-Wales befolgte System, den freien Colonisten Sträflinge als Arbeitskraft zuzuweisen, wurde auch in Van Diemens-Land eingeführt. 1805 kamen die freien Ansiedler der Norfolk-Insel, welche in eine Strafcolonie für die unbändigsten Sträflinge umgewandelt wurde, nach Van Diemens-Land und gründeten dort Neu-Norfolk, am Derwent, etwa 18 Seemeilen (34 *km*) von Hobart. Zu jener Zeit war die Colonie noch nicht imstande, sich selbst zu erhalten, sondern war zum größten Theil auf die von Neu-Süd-Wales aus gesandten Ressourcen angewiesen. Als aber dort der Hawkesbury-Fluss mit einem Hochwasser Ernte und Vieh zer-

störte, das folgende Jahr eine Missernte brachte und Neu-Süd-Wales selbst am Hungertuche nagte, so dass die internierten Sträflinge freigelassen werden mussten, damit sie sich durch Jagd, oder wie sie sonst konnten, ihren Lebensunterhalt verschafften — da trat Hungersnoth auch in Van Diemens-Land ein. Ein Hektoliter Weizen galt circa 11 £ (110 fl. in Gold) und ein Kilogramm Mehles wurde mit etwa 2 fl. bezahlt. Diese unleidlichen Zustände dauerten bis 1810, in welchem Jahre Oberstlieutenant Collins ihnen erlag. Sie brachten viel Elend über die Colonie, oder vielmehr über die beiden Colonien, denn sowohl Hobarttown als Launceston hatten jedes seine eigene Verwaltung, die der Regierung von Neu-Süd-Wales unmittelbar unterstand. Doch wirkten sie auch Gutes, indem sie die Colonisten zwangen, dem Ackerbau erhöhtes Augenmerk zuzuwenden, und so wurden sie indirect die Ursache, dass bereits 1814 mehr als 5000 *hl* Getreide nach Sydney exportiert werden konnten.

1810 erschien die erste Zeitung in Hobarttown, der „*Derwent Star and Van Diemensland Intelligencer*“, in vierzehntägiger Ausgabe zum Preise von 2 *sh* (= 1 fl. in Gold) pro Exemplar; doch musste sie bald aus Mangel an Capital eingehen. 1812 wurden die beiden Niederlassungen am Tamar und Derwent unter einem Vice-Gouverneur vereinigt. Zu dieser Zeit traten die ersten Bushranger auf, in den Busch entlaufene Sträflinge, die für die erlittene unmenschliche Behandlung Rache zu nehmen suchten, indem sie gegen die ganze menschliche Gesellschaft und alle ihre Institutionen Krieg führten und so zu einer schrecklichen Landplage wurden, die ihr Räuberunwesen bis in den Beginn der Dreißiger-Jahre trieb. [1]) Dass unter den Colonisten das Bedürfnis nach der Presse vorhanden war, zeigen die wiederholten Versuche zur Errichtung von Zeitungen, von denen jedoch erst der von John Pascoë Fawkner, dem Gründer Melbournes, im Jahre 1829 „gestartete“ „Launceston Advertiser“ sich halten konnte, welcher noch heute besteht. Charakteristisch für die Schwierigkeiten, mit welchen der Journalismus in Van Diemens-Land zu kämpfen hatte, ist eine in der ephemeren „*Hobarttown Gazette*“ abgedruckte Mahnung an gewisse Abonnenten, doch endlich ihr drei Jahre lang ausständiges Abonnement wenigstens in Weizen abzuzahlen.

[1]) Die beiden großen Sträflingsdepots waren Sarah Island im Port Macquarie an der Westküste und Port Arthur auf der Tasman-Halbinsel. Eine lebhafte Beschreibung der geübten Greuel bildet den Gegenstand des in ganz Australien berühmten Romanes von Marcus Clarke „*His Natural Life*“, der, auf Thatsachen gegründet, durch seine Lectüre einem leicht ausführbaren Ausflug nach Carnarvon, der Stätte der Strafcolonie am Port Arthur, besonderes Interesse verleiht.

Sir Charles Dilke führt als Thatsachen an, dass im Jahre 1823 am Macquarie-Harbour 228 Sträflinge waren. Diesen wurden in dem einen Jahre nicht weniger als 9925 Peitschenhiebe als Strafen zuerkannt. Die Zahl der Straffälle betrug 229. In 5 Jahren, während welcher der Stand der Colonie durchschnittlich 250 Sträflinge betrug, gelang es 112, zu entspringen. Von diesen wurden 10 von ihren Kameraden getödtet und aufgegessen, 75 kamen im Busch um, 2 wurden gefangen genommen, als sie noch im Besitze von Stücken Menschenfleisch waren, 2 wurden erschossen, 16 büßten Mord und Cannibalismus am Galgen und bloß 7 sollen thatsächlich entkommen sein.

Die Sträflinge unternahmen oft ihre Fluchtversuche in voller Kenntnis dessen, dass bald das Los des Aufgezehrtwerdens einen oder den anderen von der Bande treffen müsse — aber sie zogen diese Alternative dem Leben im Convict Settlement vor. Kein Wunder, dass solche Leute dann Thaten verübten, die an entmenschter Grausamkeit und Verhöhnung jeder menschlichen Sinnesart ihres Gleichen nicht finden.

Im Jahre 1817 zählte die Colonie 3114 Einwohner, von denen etwa 1000 in Hobart lebten. Von nun an wird die Einwanderung freier Ansiedler lebhafter und mit deren Ankommen heben sich Ackerbau und Viehzucht. 1825 wird die Colonie Van Diemens-Land von Neu-Süd-Wales abgetrennt und erhält ihren eigenen Gouverneur, der in den Regierungsgeschäften von einem Legislative Council und einem Executive Council unterstützt wird, beides von der Krone ernannte Beamtenkörper, der erstere von sieben, der letztere von vier Mitgliedern, deren Anzahl jedoch bereits 1828 eine Vermehrung erfährt.

Um diese Zeit entstand die erste Bank, zahlreiche öffentliche Gebäude, Hafenbauten etc. wurden in Angriff genommen und der Schafzucht durch Einführung von 300 Racethieren aus Neu-Süd-Wales neuer Aufschwung gegeben. Alles dies war aber dem Einflusse zu danken, den eine in Liverpool entstandene Gesellschaft von Großkaufleuten auf die Production und die Verwertung der Producte von Van Diemens-Land nahm, indem sie die Farmer und Viehzüchter von dem Monopole der in Australien ansässigen Zwischenhändler befreite, so dass der Wert der ausgeführten Güter jenen der Einfuhr bald um das Doppelte überstieg.

Um das Jahr 1830 war das Verhältnis zu den Eingeborenen ein unerträgliches geworden und die Colonisten einigten sich zu dem Beschlusse, sie sämmtlich auf die Tasman-Halbinsel zu treiben, welche die Storm Bay von der See abschließt. Die Ausführung dieses Beschlusses misslang aber kläglich; die Zahl der von den Colonisten eingebrachten Black Fellows betrug — 2, einen Mann und einen Knaben, und dieses Resultat war durch das Aufgebot von 4000 Mann Militär und sämmtlicher männlichen Colonisten mit einem Aufwande von 30 000 £ (300 000 fl. in Gold) erkauft worden. Was durch Gewalt nicht erreicht wurde, das gelang in den folgenden fünf Jahren der Güte und freundlichen Überredung Mr. George Augustus Robinsons. Die 203 noch lebenden Tasmanier bezogen die für sie vorbereitete in der Bass-Straße gelegene Flinders-Insel, wo 1876 die letzte Vollblut-Tasmanierin starb. Die Insel wird jetzt von einer stämmigen, schönen Halbblutrace bewohnt, die den Fischfang, das Sammeln von Möven- und Seegans-Eiern, sowie den Fang der Seegänse (kurzgeschwänzter Tauchersturmvogel, engl.: *short-tailed petrel*, colonial: *mutton-bird*) betreibt, welch letztere wertvolle Daunen liefern, während das aus den jungen Thieren gewonnene Öl ein sehr geschätztes Schmiermaterial ist.

Im Jahre 1837 übernahm Sir John Franklin das Amt eines Gouverneurs von Van Diemens-Land. Die bis 1843 dauernde Periode seiner Wirksamkeit ist hauptsächlich gekennzeichnet durch die lebhafte Förderung, die er im Vereine mit seiner edlen Gemahlin den Angelegenheiten der Erziehung, den Wissenschaften und Künsten zu geben verstand. Es entstanden Schulen und Kirchen, Straßen wurden gebaut, meistens durch die Deportierten, Brücken übersetzten die Flüsse, und ein regelmäßiger Postverkehr zwischen den einzelnen Ansiedlungen wurde eingerichtet. Van Diemens-Land zählte zu jener Zeit (1837) 40 127 Einwohner, mehr als zehnmal so viel als zwanzig Jahre vorher.

Damals wurden Franklins Verdienste nicht gebürend gewürdigt. Die Hauptschuld daran trugen die unglückliche Wahl der ihn umgebenden Beamten, hauptsächlich seines Privatsecretärs, und die misslichen socialen Verhältnisse

einer aus freien Ansiedlern, Beamten einer Strafcolonie und entlassenen Sträflingen zusammengemischten Gesellschaft.

Ein merkwürdiges Zusammentreffen fügte es, dass die Schiffe Erebus und Terror unter Ross und Crozier 1840 Hobarttown besuchten, dieselben mit welchen Sir John seine verhängnisvolle Suche nach der Nordwest-Passage antrat, nachdem er kurz vorher, angewidert von den herrschenden Zuständen, sein segensreich verwaltetes Amt niedergelegt hatte. Erst nach seinem Tode giengen den Tasmaniern die Augen auf über das Gute, das er gesäet hatte, und sie ehrten sein Andenken durch eine überlebensgroße Bronzestatue, welche sie ihm auf dem Franklin Square zu Hobart errichteten.

Die Zeit nach der Abdankung Sir John Franklins war eine sehr aufgeregte. Die bereits früher erwähnte Strafcolonie auf der Norfolk-Insel wurde mit jener von Port Arthur vereinigt,[1]) und die Erhaltung dieser ohnedies wenig angenehmen Nachbarschaft lag schwer auf der jungen Ansiedlung, welcher sie ungerechterweise aufgebürdet worden war. Die Schulden der Colonie, hauptsächlich zur Erhaltung der Polizeimacht und der Strafhäuser contrahiert, waren auf 100 000 £ (1 Mill. Gulden in Gold) angewachsen, und um nur die fälligen Zinsen derselben begleichen zu können, schlug der Gouverneur vor, die Eingangszölle von 5 auf 15% zu erhöhen. Dieser Vorschlag rief die lebhafteste Opposition hervor, und die sechs nicht von der Krone ernannten Mitglieder der Regierung traten vom Amte zurück, woraus ein Deadlock resultierte, absoluter Stillstand der Staatsgeschäfte, erzwungen durch Nichtbeschlussfähigkeit der gesetzgebenden Körper. Das Colonial-Ministerium in England musste endlich den gerechten Forderungen der Colonisten Gehör schenken, und es kam ein Compromiss zustande, wonach jährlich 24 000 £ (240 000 fl. in Gold) von Staatswegen zur Erhaltung der Strafcolonien beigesteuert wurden.

Inzwischen hatten aber die letzteren begonnen, sich als ein empfindlicher Dorn im Fleische aller Colonien fühlbar zu machen, und die Ansiedler organisierten eine intercoloniale Antideportations-Liga, die zu großem Einflusse gelangte.

Als 1851 Victoria, Süd-Australien und Van Diemens-Land constitutionelle Regierungen durch je einen zum Theil ernannten und zum Theil gewählten Vertretungskörper erhielten, demonstrierte jede einzelne dieser Colonien durch ihre Wahlen lebhaft gegen das Deportationssystem. „Respectvolle, aber nachdrückliche“ Adressen wurden an den Stufen des Thrones niedergelegt, und unter dem Datum des 14. December 1852 wurde thatsächlich die Deportation aufgehoben. Diese ersehnte Neuigkeit erreichte jedoch Van Diemens-Land erst im Mai des folgenden Jahres, nach fast fünfzigjährigem Bestande der Colonie. Freudige Aufregung erfüllte alle Gemüther. Der 10. August dieses Jahres wurde zur Begehung der Doppelfeier bestimmt und dieser Tag inaugurierte den Beginn einer neuen Ära in der Geschichte Tasmaniens, wie es von nun an heißt.

Es folgen nun die Jahre des „Gold Rush“ nach Victoria, die Tasmanien fast die Hälfte seiner männlichen Bevölkerung entzogen. Der gebliebene Rest jedoch stand sich nicht schlecht, da die Producte des Ackerbaues

[1]) Die Norfolk-Insel wurde evacuiert, um sie den über 200 Köpfe zählenden Nachkömmlingen der Meuterer von der Bounty zuzuweisen, für deren wohlgeordnetes, musterhaftes Gemeinwesen Pitcairn Island zu enge geworden war.

und der Viehzucht bedeutend im Werte stiegen; auch war der Abschied vieler jener Goldsucher kaum zu beklagen, da ein sehr großer Theil der entlassenen Sträflinge, die sich noch in Tasmanien herumgetrieben hatten, in dem Zuge nach den Goldfeldern Victorias, nach gesetzlosem, wilden Abenteurerleben und ungeheurem Gewinne Heerfolge leisteten. Auch in Tasmanien wurde 1852 Gold gefunden. Die Entdeckung wurde aber durch den hellen Glorienschein der Goldgruben Victorias fast vollständig verdunkelt.

1856 erhielt Tasmanien eine der jetzigen im Principe gleiche Constitution — zwei gewählte Häuser, das Oberhaus von 15, das Unterhaus von 30 Mitgliedern. Die erhöhte Thätigkeit dieser Gesetzgebung wurde sogleich fühlbar. 1857 entstand die große, 13 engl. Meilen (21 *km*) lange Wasserleitung für Launceston; Hobart wurde mit Gas beleuchtet; das Unterrichtswesen erlitt eine Reorganisation, und 1858 wurde die Universität in Hobart gegründet. Zur selben Zeit erhielt Tasmanien ein submarines Telegraphen-Kabel nach Cap Otway. Dem Bergbaue wurde rege Aufmerksamkeit zugewendet, und 1860 das Land durch geologische Expeditionen wissenschaftlich durchforscht. Die Auffindung von Gold, Silber, Kupfer, Zinn, Wismuth, Kohle und selbst Eisen in abbauenswerten Mengen belohnte die Nachforschungen, und eine lebhafte Agitation nach Straßen und Eisenbahnen griff auf der Insel Platz. 1864 glückte ein interessantes Experiment, die Einführung lebensfähigen Lachs-Laiches aus England, und gegenwärtig bevölkern Lachse, Forellen und Lachsforellen allenthalben die Flüsse und Bergseen Tasmaniens.

1870 ergab ein Census rund 100 000 in Tasmanien lebende Seelen. Das Oberhaus erhielt einen Zuwachs von einem, das Unterhaus einen solchen von zwei Mitgliedern, und die auf das Einkommen Bezug nehmenden Bedingungen für die Candidatur wurden herabgesetzt. Eine Enttäuschung erlebte die Colonie an ihren Eisenwerken. Das tasmanische Eisenerz ist Chromeisenstein, und das daraus gewonnene Eisen enthält stets Spuren von Chrom, wodurch es brüchig und wertlos wird. Aus diesem Grunde mussten 1872 die Eisenwerke von Ilfracombe aufgegeben werden.

Die folgenden Jahre brachten Tasmanien eine fortgesetzte ruhige Entwicklung seiner Ressourcen. 1886 wurden beide Häuser des Parlamentes neuerdings um zwei, bezw. vier Mitglieder vermehrt und die Wahldistricte neu begrenzt, um die Repräsentation in besseren Einklang mit der Bevölkerung zu bringen. Dieser letzte bemerkenswerte Act der Culturgeschichte Tasmaniens bringt seine Constitution auf ihre heutige Form.[1])

Geographischer Überblick. — Tasmanien correspondiert seiner geographischen Lage nach etwa dem südlichen Frankreich oder dem Norden Italiens. Seine Erhebungen repräsentieren eine Fortsetzung der vulcanischen Gebirgsketten, welche Australien im Südosten wie ein Wall von der See abgrenzen, und in der That kann man fast Schicht für Schicht die Continuität der Lagerung unter der Bass-Straße nach Cap Wilson hin nachweisen. Dieses Gebirgssystem, welches man längs der ganzen Ostküste Australiens bis Neu-Guinea verfolgen kann, ist nicht eine ununterbrochene Kette von Bergen, sondern wird von Stöcken mannigfachen Charakters gebildet. Zuweilen sind es Reihen von spitzen Pics oder zahnige Grate, dann wiederum einzelne Hügel, die sich aus der Ebene erheben, manchesmal Tafelländer, die häufig gegen die

[1]) Siehe II. Theil.

See zu fast senkrecht abfallen, dann wieder sanft geneigte Ebenen, durchfurcht von steil eingerissenen Wasserläufen und Klüften. Mächtige Zweige gehen vom Hauptgebirge nach beiden Seiten hin aus, und gewähren von der See her oft den Anblick unabhängiger Gebirgsstöcke.

Tasmanien wird vollständig eingenommen von Zweigen dieses Gebirgssystems, und jede der aufgezählten charakteristischen Formen findet auf der Insel ihre Vertretung. Tasmanien ist daher eine reiche Fundgrube von scenischer Abwechselung, so dass man seiner Natur nie müde wird.

Die Mitte der Insel wird eingenommen von einem ziemlich gleichmäßig (1000 bis 1500 *m*) hohen Plateau, das zahlreiche, mitunter ziemlich ausgedehnte Gebirgsseen einschließt. Dieses Plateau besteht hauptsächlich aus Diabasen und Dioriten der oberen paläozoischen und der mesozoischen Periode, oft in inniger Verbindung mit Kohlesandstein, und lagert auf einem ausgedehnten Tafellande von 300 bis 400 *m* Höhe, dessen Grenzen sich mehr oder weniger enge an die Küstenlinie halten und manchesmal auch von ihr zurücktreten, so dass sich beschränkte Landstrecken bilden, die nur wenig über dem Seespiegel liegen. Das Tafelland besteht zumeist aus Thonschiefern, paläozoischen Conglomeraten und Sandsteinen, die prächtiges Baumaterial abgeben. Im Süden und Westen steigen daraus Gebirgsketten von mit Schiefern und silurischem Kalk bedeckten Graniten und Quarzsandsteinen auf, welche es in einzelne Ebenen zertheilen oder, wie am Südende, fast ganz bedecken. Die Thäler und Ebenen dieser Formation wurden in der jüngeren Tertiärepoche vielfach durch ausgedehnte Ausbrüche von Basalt überflossen und mit vulcanischen Tuffen überhäuft. Die ziemlich ebenen Basaltflüsse nehmen einen verhältnismäßig großen Theil der Oberfläche Tasmaniens ein; sie haben eine schwere, chocoladebraune Erde gebildet, ohne welche gerade die fruchtbarsten Gebiete steril und unfruchtbar wären. Im Nordosten liegen über dem Tafellande tertiäre Süß- und Seewasserbildungen, und dem Laufe dieser letzteren, wie auch dem der vorerwähnten Basaltflüsse, ist im großen und ganzen auch der Zug der Einwanderung gefolgt, natürlicherweise die fruchtbarsten Striche erwählend.

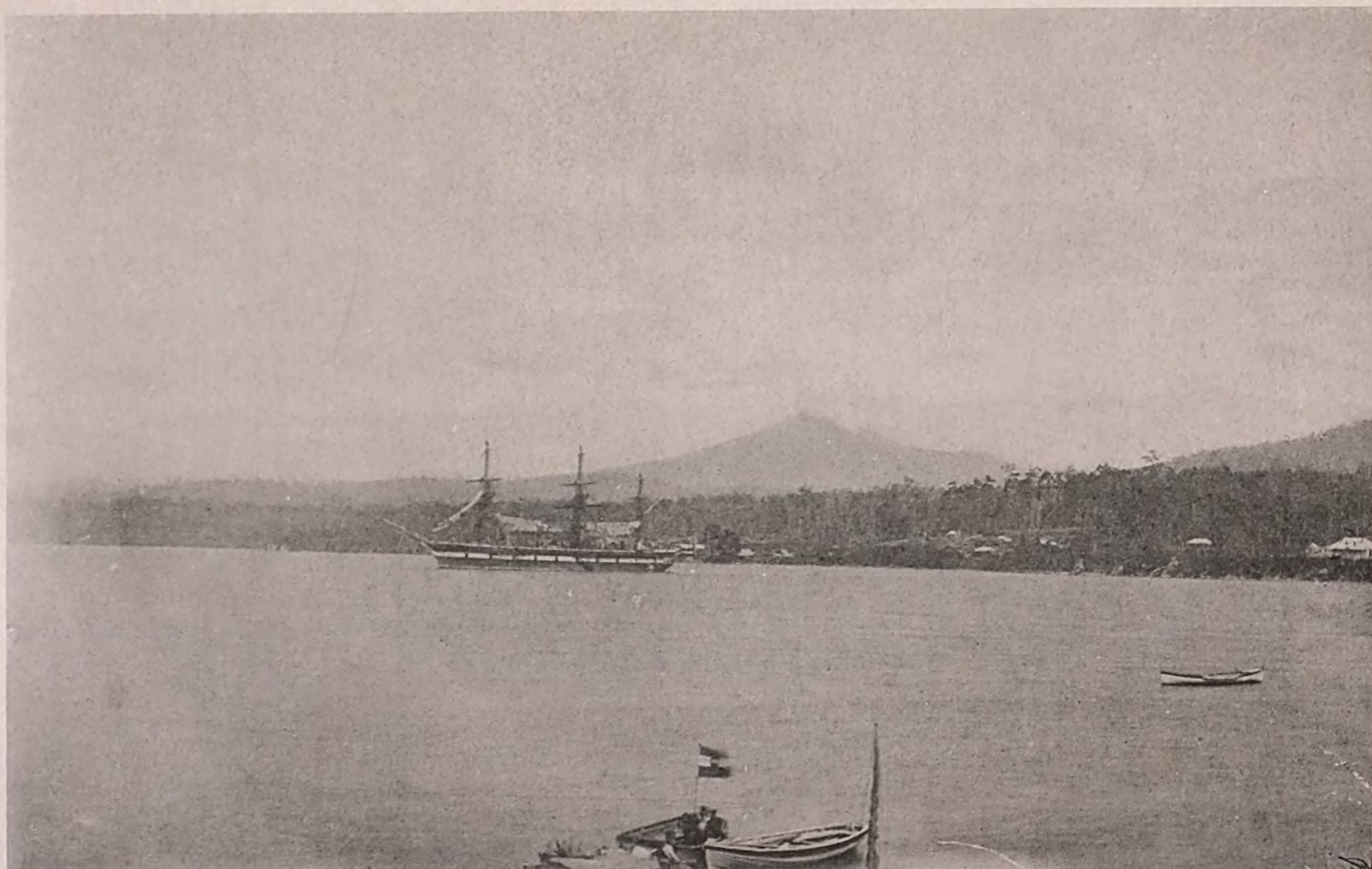
Culturgebiete. — So zerfällt Tasmanien in drei ziemlich getrennte Culturgebiete: der Norden und Osten, bedeckt mit reicher Ackerkrume, betreibt den Obst- und Feldbau; die Westküste, wenig fruchtbar, aber reich an Metallen und mineralischen Schätzen, wird von den Schachten und Stollen der Bergwerke durchwühlt, und die Mitte ist noch bedeckt von jungfräulichem Urwalde, der seine Ausläufer bis an den Entrecasteaux-Canal herabsendet; seine wertvollen Bau- und Nutzhölzer haben dort, wo Wasser leichte Communication vermittelt, Holzhauer angezogen; Sägemühlen sind entstanden, und Seeschiffe nehmen in den Häfen Ladungen der mächtigen, in Balken, Bretter und Scheitholz verwandelten Waldriesen ein.

Zwei dieser, wenn auch nicht streng, so doch kenntlich geschiedenen Theile hat S. M. Schiff Saida im Februar 1891 besucht, nämlich die letzten Ausläufer des Urwaldes, welche am Südende Tasmaniens bis an das Meer herantreten, und die idyllischen Hügel mit Obstgärten und Feldern, welche Hobart umgeben und den oberen Theil des Entrecasteaux-Canales einschließen.

Port L'Esperance. — Port L'Esperance, der erste Ankerplatz, den S. M. Schiff Saida an der Küste Tasmaniens aufsuchte, ist eine tiefe Meeresbucht, die durch ein Inselchen, Hope Island, in zwei Theile getheilt wird: der äußere ein Vorhafen, der in den Entrecasteaux-Canal ausmündet und dem Anprall eines etwaigen, wenn auch seltenen Seeganges aus Süd und Südost ausgesetzt ist; der innere ein weites stilles Bassin von mäßiger Tiefe, das einer großen Flotte guten Ankerplatz bieten könnte, reich gegliedert durch kleine Buchten, die Ausmündungsstellen von Bächen, in denen der Wasserüberfluss der die Küste bildenden Hügel dem Meere zueilt. In der Ferne überragt den einzigen flacheren Theil der Küste der Adamson Peak, ein vollkommen regelmäßiger Kegel von 1220 *m* Höhe, das Urbild eines Vulcans, das Haupt nun statt mit der wohl auf immer entschwundenen Rauchwolke häufig mit Nebelschleiern und Gewitterwolken verhüllend. Die Hügel rings um den Port L'Esperance sind mit Wäldern von Gumbäumen bedeckt. Ein einziges Thal ist ausgehauen, und darin liegt versteckt eine kleine Ansiedelung. Der Weg zu ihr führt als Fußpfad vom Landungsplatz hügelaufwärts durch eine Vegetation von mannigfaltigen Farnen und aromatisch duftendem Gesträuch, bis man zu einer guten Straße gelangt, die, nun schon hoch oben, dem Laufe eines Baches folgt, aus dessen steil eingerissenem Bette die Wipfel der Bäume bis zu dem Wanderer hinaufragen. Mit der dem australischen Wald eigenen Durchsichtigkeit lassen sie sich durchschauen bis auf den Grund der Schlucht, wo das klare Wasser in munterem Spiele über die Steine springt, bald rauschend einen kleinen Wasserfall bildend, bald, wie ermüdet von seinem Spiele, in einem Felsenbecken bewegungslos ausruhend, so dass die herrlichen Farnbäume ihre leichten grünen Wedel wie mit bewusster Eitelkeit in der Spiegelfläche betrachten können. Eine plötzliche Biegung der Straße enthüllt dem Blicke die Ansiedelung Dover, vielleicht fünfzig primitive Häuschen und zwei Kapellen, regellos zerstreut auf der Sohle des Thales, das sich zu einem Kessel verbreitert hat. Seine Wände sind nackt und kahl, und häufig kann man noch die Spuren des Feuers erkennen, dem allein der Urwald widerwillig gewichen ist; ringsum lugen seine Vorposten noch über den Grat hinein auf das ihm entrungene Gebiet. Bald wird es dem Pfluge und der Harke verfallen, wenn nur erst einmal die Strunke und Wurzeln der gefällten und gefallenen Waldriesen, die dem Farmer schwere Sorge bereiten, vermodert oder verbrannt sein werden. Die Straße verlassend windet sich ein steiler Weg an der Hügelseite hinan, oft durch die Einplankungen der *Paddocks* (eingezäunte Weidegründe) abgesperrt, bis er plötzlich in den Wald eintritt. Wie fremdartig, wie seltsam ist dieser Wald! Nicht geheimnisvolles, kühles Dunkel herrscht darin, nicht der Duft nach feuchtem Laube, keine knorrigen Baumstämme; kerzengerade wie Säulen schießen die merkwürdigen Bäume empor, die statt des Laubes ihre Rinde wechseln. In langen, flatternden Streifen hängt die Borke von den zuweilen gewiss 100 *m* hohen Stämmen herab, die, weiß und ausgebleicht, erst in dieser schwindelnden Höhe sich zur Krone bilden. Das schüttere Laub aber, aus halbmondförmigen, lederartigen, mattgrünen Blättern bestehend, die den glühenden Sonnenpfeilen stets die Kante zuwenden, rasselt in der Brise mit fast metallischem Klange, indes die Lichtstrahlen, kaum gehindert, nur gedämpft, auf den Stämmen spielen und die Wedel der Farne, die in hundert Formen den Boden bedecken, hie und da wie grüne Flammen aufleuchten machen. Die Sommerhitze destilliert einen scharf aromatischen Duft aus Blatt und Zweig. Die Sänger des Waldes haben hier kein Lied, wenn auch manche Vogelstimmen nicht unharmonisch

klingen, wie einzelne, verirrte Glockentöne. Die von Zweig zu Zweig schwerfällig flatternden Papageien, farbenglänzend wie Edelsteine, bringen aber nur ein Gekrächze hervor, das wie ein Misston in das gleichmäßige Sausen des Laubes fällt. Der Wald wird dichter, Inseln von Farnbäumen (*Alsophila australis*) werden sichtbar, meist dort, wo ein alter Waldriese, vom Sturm oder Blitz gefällt, seine eigenen Kinder im Sturze mitreißend, eine Lichtung geschaffen hat. Da übergießen diese überaus schönen Gewächse seinen todten Leib mit dem tiefen Schatten ihrer dichten, herrlich grünen Köpfe, welche Palmenwipfeln ähneln, nur dass sie ungleich zierlicher und beweglicher sind als solche. Die wie aus tausend und abertausend Wurzelfasern gebildete Rinde eines jeden der zwei- und dreimal mannshohen Stämme trägt auf sich einen Miniaturgarten. Graue, gelbe, braungrüne Flechten und Moose bilden lange Bärte und strecken die spitzhütigen Sporenkapseln ehrgeizig in die Höhe; schmarotzende Farne machen sich die Lebensaufgabe leicht, indem sie ihrem mächtig und groß gewordenen Bruder die Lebenssäfte rauben; dabei nehmen aber ihre Blätter nicht die gesunde, saftig hellgrüne Farbe der oft drei Meter langen, doppelt gefiederten Riesenwedel ihres Ernährers an, sondern sie zeigen ein merkwürdiges, halb durchsichtiges, dunkles Grün, wie man es sonst nur an den niederen Meerespflanzen zu sehen gewohnt ist.

Da liegt ein mächtiger Stamm quer über den selbstgebahnten „Weg“, er ist im Falle über zwei andere gestürzt, die bereits vor ihm dort lagen, und von der Wucht des Sturzes ist das wohl schon morsche, spröde Holz über jedem derselben quer abgebrochen. Über Manneshöhe hat der Durchmesser an der ersten Bruchstelle, und nur mit Mühe kann man sich hinaufschwingen. Mehr als hundert Schritte misst der Riesenbaum bis zur ersten Astgabelung, und fast bei jedem Tritte sinkt der Fuß bis zum Knöchel in das vermoderte, vom Holzwurm zu Mehl zernagte Holz. Beim ersten Aste hat der Stamm gewiss noch ein Meter Durchmeser und doch ist er nicht der größte, denn hier ist die Heimat eines Riesengeschlechtes von Bäumen (*Eucalyptus globulus*, der *Blue Gum* und *Eucalyptus amygdalina*) die die Mammuthbäume Californiens in Schatten stellen könnten! Dort liegt ein anderer, noch mächtigerer, und wieder ein anderer darüber, und messend und bewundernd, über gefallene Stämme als Brücken kletternd, verliert der Wanderer bald Weg und Orientierung. Dann beginnt man sich wohl etwas beklemmt zu fühlen — nicht allein der Weg, auch der Boden ist verloren; von dem letzterreichten der gestürzten Baumriesen sieht man rechts und links klaftertief hinab auf die Kronen der Farnbäume, und wer weiß, ob die nicht zweimal mannshoch sind? Wer wagt den Sprung? Und was frommt er dann? Über eine halbe Stunde lang hat der Weg von Stamm zu Stamm geführt, ohne den Boden zu berühren, ja, nur zu sehen; wer weiß, wie hoch wir über der Mutter Erde stehen, die vielleicht mit vier- und fünffachen Lagen ihrer Riesensöhne bedeckt ist. Rutschend, kriechend, springend, balancierend; Stock, Kopf, Hals, Arm und Fuß als Stütze benützend, gilt es nun den Weg wiederzufinden, was mit Aufwand des ganzen seemänischen Orientierungssinnes endlich gelingt. Dieser Weg führt auf eine kleine Lichtung hinaus, deren kesselförmig gesenkter Boden von dem mächtigsten aller bisher gesehenen Stämme im Falle überbrückt worden ist. Dieser ist aber nicht der Gewalt der Stürme zum Opfer gefallen — er ist glatt abgesägt! Die schier drei Meter hohe Schnittfläche drängt dem Beschauer wieder das Bewusstsein der Menschennähe auf, das im Urwald ganz verloren gegangen war, bald aber durch das Hörbarwerden eines lustig geträllerten Liedes und durch sich empor kräuselnden



S. M. Schiff „Saida" in der L'Esperance-Bai
(Tasmanien).

Rauch eine Verstärkung erfährt. Ein stämmiger Bursche ist damit beschäftigt, die über mannshoch emporgeschossenen Doldenkräuter mit der Axt umzuhauen, einerseits, weil sie ein gutes Viehfutter abgeben, dann aber auch, weil aus dem von ihnen bisher eingenommenen Boden ein Gemüsegarten werden soll. Ringsumher zeigen die Bäume die Spuren verheerenden Feuers, geschwärzt und blattlos ragen die Äste zum Himmel, gewiss eine barbarische Verwüstung des Waldes! Vielleicht ist sie nothwendig; möge jedoch ein freundliches Geschick und ein rationelles Forstgesetz Tasmanien vor der vollständigen Zerstörung seiner Wälder schützen! Sein herrliches Klima, das alle der Erholung bedürftigen, geplagten und vergnügungssüchtigen Australier im Sommer aufsuchen, seine Fruchtbarkeit wären der hohe Preis, den es für eine dergestalt „rasche Urbarmachung" bezahlen müsste, wie dies einige, glücklicherweise nur kleine, Theile von Süd-Australien und Neu-Seeland zu ihrem Schaden erfahren mussten, ein Schaden, den man nun mühselig durch Aufforstung wieder gut zu machen sucht.

Weiter windet sich der Weg; er steigt einen Abhang hinab, und der durchsichtige Wald gestattet dem Auge die jenseitige Wand der Schlucht zu sehen, deren Sohle wir zustreben. Langsam ändert sich der Charakter des Waldes; seltener werden die mächtigen Stämme des Blue Gum, andere Eucalyptusarten,[1] minder hoch, aber ebenso schlank, nehmen ihre Stelle ein, und dann ist das Reich des Monopols dieser mächtigen Myrthaceen zu Ende. Das silbergraue Laub des Silver-Wattle, einer Akazie, das dunkle Grün des „australischen Lorbeers", die feinen Blättchen des einheimischen Myrthenbaumes (*Fagus Cunninghamii*, eine immergrüne Buche) bilden malerische Contraste mit den Häuptern der Farnbäume (*Dicksonia antarctica*), die der Boden in verschwenderischer Pracht hervorbringt; hie und da taucht der Strubelkopf eines Grasbaumes auf, der auf den Enden eines oft leuchterartig verzweigten Stammes sitzt. Immer dichter wird nun das heterogene Gestrüpp, oft verfilzt mit den dornigen Ranken einer Rubusart (*Rubus Gunnii*), so dass man kaum seinen Weg längs des Wasser-Rinnsales am Boden der Schlucht bergaufwärts fortsetzen kann. Einmal am Sattel angelangt, hat man aber keine Zeit mehr, an die zerrissenen Kleider und die zerkratzte Haut zu denken. Das herrlichste Panorama fesselt den Blick, der kaum weiß, wohin er sich zuerst wenden soll. Zu Füßen liegt ein weites Thal, aus dem unbeweglich und ernst die Wipfel der Huon Pines (*Dacrydium Franklinii*) heraufragen, die hier die Familie der Nadelhölzer vertreten. Eine leichte Rauchwolke verräth die Stelle einer menschlichen Behausung, von der kein Laut heraufdringt. Die Seiten der Hügel sind besetzt mit den weißen Stämmen der Eucalypten, wie mit einer Armee von Riesen, die sich zum Carré formiert hat. Das Thal mündet hinaus auf die spiegelglatte L'Esperance-Bai, in deren Mitte die Saida vor Anker liegt; kaum ein Windhauch zieht sammtene Streifen über das stille Gewässer, während die frische Seebrise draußen die dunkelblauen Wellen des Entrecasteaux-Canales mit weißen Kämmen ziert, und den Walfischfahrer, der vor der Bai kreuzt, sich vor ihr neigen und in voller Fahrt vor-

[1]) Die Eucalypten liefern sämmtlich sehr wertvolle Schiffbau- und Nutzhölzer, vielleicht bestimmt, wegen ihrer Dauerhaftigkeit und zunehmenden Billigkeit viele der jetzt gebräuchlichen Schiffbauhölzer mit der Zeit zu ersetzen.

Die vollständigsten Handbücher über dieselben sind etwa Ellwood Coopers „*Forest-Culture and Eucalyptus-Trees*", publiciert in den Vereinigten Staaten, und F. v. Müllers „*Eucalyptographia*", Melbourne, 1884.

wärts schießen macht, dass Schaum und Gischt an seinem Bug aufsprühen. Die gelbbraunen Hügel der Bruny-Halbinsel trennen Meer und Himmel, und nur über Dead Island und Hope Island hinweg, wo die dunklen Waldhügel von Scott Point die See küssen, fliegt der Blick durch eine Bresche in der Landumrahmung hinaus auf den weiten, weiten Ocean. Die Sonne lacht herab auf dieses herrliche Bild, so dass jedes Tau der Takelage des zu unseren Füßen verankerten Schiffes, jeder Ast der verkrüppelten Pinien, die auf Dead Island die namenlosen Gräber längst verstorbener Sträflinge beschatten, sich bei der klaren, würzigen Luft scharf von dem silberigen Glanze der stillen Bucht abzeichnet. Zur Rechten aber ragt der Adamson Peak empor, und die schwarzen, schweren Wolken, die er um sein Haupt gesammelt hat, mahnen zur Heimkehr; schon senden sie, fliegenden Schleiern gleich, die leichten weißen Vorboten des kommenden Gewitters aus. Bald werden sie der Landschaft den warmen, lachenden Schmelz des Sonnenlichtes rauben. Die Baumkronen auf den Hügeln werden sich in Nebel hüllen, und aus dem Dunkel werden die beinweißen Riesenstämme gespenstig im Blitze aufleuchten; der Donner rollt endlos von Hügel zu Hügel, und die düstere Majestät des Gewitters kleidet in ihrer Art die Landschaft kaum schlechter als das goldflutende Sonnenlicht.

Mit solcher Pracht hatte die Natur das Riesenboudoir ausgeschmückt, in dem S. M. Schiff Saida dem Geschäfte oblag, sich in Balltoilette zu werfen. Drei Tage hatten der putzsüchtigen Schönen dazu eben genügt, eine Zeit, die aber auch hinlangte, um die Besucher für Tasmanien, seine herrliche Natur und die schlichte, aber überaus herzliche Liebenswürdigkeit seiner Bewohner zu enthusiasmieren.

Tod des Maschinengasten Ferrini. — Als die Corvette am vierten Tage ihren Ankerplatz zu verlassen im Begriffe war, da griff zum ersten- und, gottlob, einzigenmale der Tod in ihre Bemannung, der Tod in seiner überwältigendsten Form, der im Augenblicke hinwegrafft, was noch Minuten vorher gesundheitstrotzendes, junges Leben war. Beim Anwärmen der Schiffsmaschine gerieth Maschinengast Peter Ferrini unter das Gegengewicht der achteren Kurbel, welches ihn, seinen Brustkorb eindrückend, tödtlich verletzte. Wie der Unglückliche trotz des vorher ergangenen Commandos „Maschine frei!“ und aller gebotenen Vorsicht seitens des wachhabenden Maschinisten dorthin gelangt sein mochte, blieb unerklärlich. Die späterhin angeordnete gerichtliche Voruntersuchung ergab darüber keinen Anhaltspunkt, und der Arme selbst sprach kein Wort mehr, bis ihm nach Verlauf einer Viertelstunde im Bordspitale, wohin er transportiert worden war, der Commandant die Augen zudrückte. Das Schiffsgericht konnte nur constatieren, dass niemand anderen eine Schuld an dem Unglück treffe und Peter Ferrini seiner eigenen Unvorsichtigkeit zum Opfer gefallen sein müsse. Die Abreise wurde natürlich sogleich aufgeschoben.

Der Eindruck der Trauerkunde, die sich mit Blitzesschnelle durch das Schiff verbreitete, war bald auf allen Gesichtern zu lesen, und die auf Halbtopp gestrichene Flagge kündete auch der Außenwelt an, dass der Tod an Bord Einkehr gehalten hatte. Seine Gegenwart nöthigt den rauhen Seeleuten stets unbewusste Ehrfurcht ab; kein lautes Wort wird gesprochen, alle Verrichtungen gehen lautlos vor sich, und selbst die Commandoworte werden unwillkürlich mit gedämpfter Stimme gegeben, so lange eine Leiche an Bord

weilt, wie um die Ruhe des Todten nicht zu stören, während durch das ganze Schiff die Hammerschläge dröhnen, mit denen die Zimmerleute den einfachen Sarg zurichten.

Die Leiche wurde vorläufig in der Batterie aufgebahrt, bis die Zustimmung der Ortsbehörden zur Ausschiffung derselben in die katholische Kapelle eingeholt war. Der zur Unterhandlung mit den Ortsbehörden an Land entsandte Officier fand überall Entgegenkommen und die wärmste Sympathie, so dass die nöthigen Vereinbarungen bald getroffen waren.

Bedeckt mit der roth-weiß-rothen Kriegsflagge, unter der er kaum zu dienen begonnen hatte, verließ der Verstorbene zum letztenmale das Schiff, das ihn der Heimat auf Nimmerwiedersehen entführt hatte; der Sarg wurde ans Land gehoben, die Flagge der Saida stieg wieder empor zur gewohnten stolzen Höhe, und des Dienstes gewohnter Gang überbrückte die von der Hand des Todes geschlagene Lücke.

Am folgenden Tag erfolgte das Begräbnis des armen Ferrini, und nun zeigte sich recht die erworbene Sympathie der Ansiedler an der L'Esperance-Bai. Trotz des strömenden Regens war Jung und Alt auf den kleinen Friedhof gekommen, dem Fremdling die letzte Ehre zu erweisen. Wetterharte Farmer, alte Frauen und junge Mädchen, die Schulkinder, der Dover Rifle Club in Reih' und Glied, alle, alle weinten dem nie gekannten Todten eine Thräne der Theilnahme nach, und das frische Grab verschwand unter einem Berge duftiger Blumen. Als am folgenden Morgen einige Herren der Saida vor deren Abreise den Friedhof besuchten, fanden sie den Hügel in ein Blumenbeet verwandelt, und der Friedensrichter pflegt von Zeit zu Zeit Herrn Fregattencapitän v. Wachtel aufs neue zu versichern, dass dem Grabe liebende Sorgfalt zutheil werde!

Der Entrecasteaux-Canal. — Montag, 16. Februar lief die Corvette aus der L'Esperance-Bai aus. Nur widerstrebend verließ man die herrliche Scenerie, die jedem durch das sympathische, herzliche Entgegenkommen der einfachen Leute, die sie beleben, nur noch lieber werden musste. Wäre es nach ihrem Willen gegangen, so hätte das scheidende Schiff kaum Platz für die Geschenke gehabt, mit denen sie die Abschied nehmenden Seeleute überhäufen wollten. Und noch weit hinaus, so lange der mächtige Schlag des Propellers die Corvette nicht mit zu großer Geschwindigkeit dahintrieb, begleitete sie der zierliche Kutter der beiden Brüder Sawers von Hope Island, die sich von den in so wenigen Tagen erworbenen Freunden kaum trennen zu können schienen.

In rascher Folge wechseln die Eindrücke des Entrecasteaux-Canales. Die weite, waldumschlossene Mündung des Huon Flusses zieht vorüber; ihr gegenüber liegt ein Inselchen, von Admiral Entrecasteaux Ile Satellite getauft, das ein abgestorbenes Stückchen Wald trägt. Die verknorrten, schneeweiß gebleichten Stämme und zweiglosen Äste gewähren einen melancholischen Anblick, sie drängen den Gedanken an Riesengebeine auf. Aber bald verwischt sich dieser Eindruck im steten Wechsel der Landschaft. Rechts folgt Bai an Bai, links Bucht an Bucht, der Wald tritt zurück, Obstplantagen, wie sie unsere Landwirte auch nicht einmal träumen können,[1]) nehmen seine Stelle

[1]) Als Beispiel sei nur erwähnt, dass auf einer derselben, Sunny Banks, deren Eigenthümer Mr. P. E. Grove der Saida selbst nach Hobart noch ganze Boots-

ein. Hölzerne Anlegemolos, zu denen der verdrängte Wald unverwüstliches Material geliefert hat, ragen in die See; an ihnen nehmen nette Gaffelschooner die süße, prangende Ladung ein, um sie in die Fabriken zu bringen, die sie als Compot und Jam (Marmelade) in Blechbüchsen und Steingut-Töpfen wieder verlässt. Ein ganz geringer Theil der ungeheuren Obstproduction genügt für den Bedarf der Märkte in den Städten, deren Bürgern ein lockendes Dessert auf der Tafel niemals fehlt.

Dann wieder nehmen Felder die Hügelseiten ein, Waldreserven dazwischen, in den Thälern versteckt liegen Ortschaften, von denen man hie und da einen Kirchthurm, ein Ziegeldach über die Kronen der Bäume hervorlugen sieht, und das Leben am Canale beginnt daran zu mahnen, dass man sich der Phäakenstadt der Südhalbkugel nähert. Jachten mit schneeweißen Segeln begegnen der Saida, die von den Insassen, Herren und Damen, durch Schwenken von Hüten und flatternden Tüchern begrüßt wird; ein Dampfer hält auf die Corvette ab, er ist zum Bersten voll mit fröhlichen Menschen, er gleitet mit gestoppter Maschine längs der Saida nach achter, Gläserklang und fröhliches Geplauder tönt herüber, dann wendet der Dampfer und die frohe Picnic-Party, denn eine solche ist's, begleitet die Saida auf wenige Meter Distanz. Eine Stimme ruft herüber, sie bittet den Schiffscommandanten zu gestatten, dass die Officiere, die er entbehren kann, an dem Ausfluge theilnehmen dürfen! Natürlich kann auf dem in Fahrt befindlichen Kriegsschiffe von einer solchen Erlaubnis keine Rede sein, was drüben lebhaftes Bedauern erregt; der auf dem Hüttendeck versammelte Stab hat aber so viel australische Sitte gelernt, dass er die freundlichen Intentionen der Südsee-Phäaken mit drei lauten Cheers anerkennt; dann trennen sich die beiden Schiffe. Die so angeknüpfte Bekanntschaft *par distance* wird aber bald in Hobart erneuert und gefestigt.

Anlaufen von Hobart. — Die Lotsen-Station und der Leuchtthurm von Pearson's Point bezeichnen das Ende des herrlichen Entrecasteaux-Canales und den Eintritt in die Storm-Bai, unmittelbar an der Mündung des Derwent-Flusses. Diese, etwa 3—4 Seemeilen breit, ist eigentlich eine Meeresbucht, deren Strömungen nur durch die Gezeiten verursacht werden. Von Pearson's Point sind es noch etwa 10 Seemeilen bis zur Sullivan Cove, der Hafenbucht, um die sich die Stadt Hobart schmiegt. Sie ist der Sicht des von Süden kommenden Schiffes noch entzogen durch die Hügelrücken vorspringender Caps, über welchen der mächtige, nicht selten schneegekrönte Mount Wellington (1270 *m*) thront. Erst nach und nach entwickelt sich das Panorama der Stadt.

Der Anblick von Hobart und seiner Umgebung ist häufig mit dem von Genua verglichen worden. Aber wenn man auch anerkennen muss, wie sehr überlegen „Genova la Superba" der Capitale Tasmaniens in Bezug auf Prachtbauten und Herrlichkeiten der Architektur ist, die dort reihenweise amphitheatralisch vom Meere an aufsteigen, so muss man andererseits doch zugeben, dass Hobart das alte Genua an landschaftlicher Schönheit der Lage übertrifft. Der halbkreisförmige Bogen der Riviera ist von berühmter Schönheit, allein mit den abwechslungsreichen Contouren der Derwent-Mün-

ladungen herrlichen Obstes sandte, der Ertrag der Erdbeerenernte des Jahres 1890 allein 10 000 *kg* betrug.

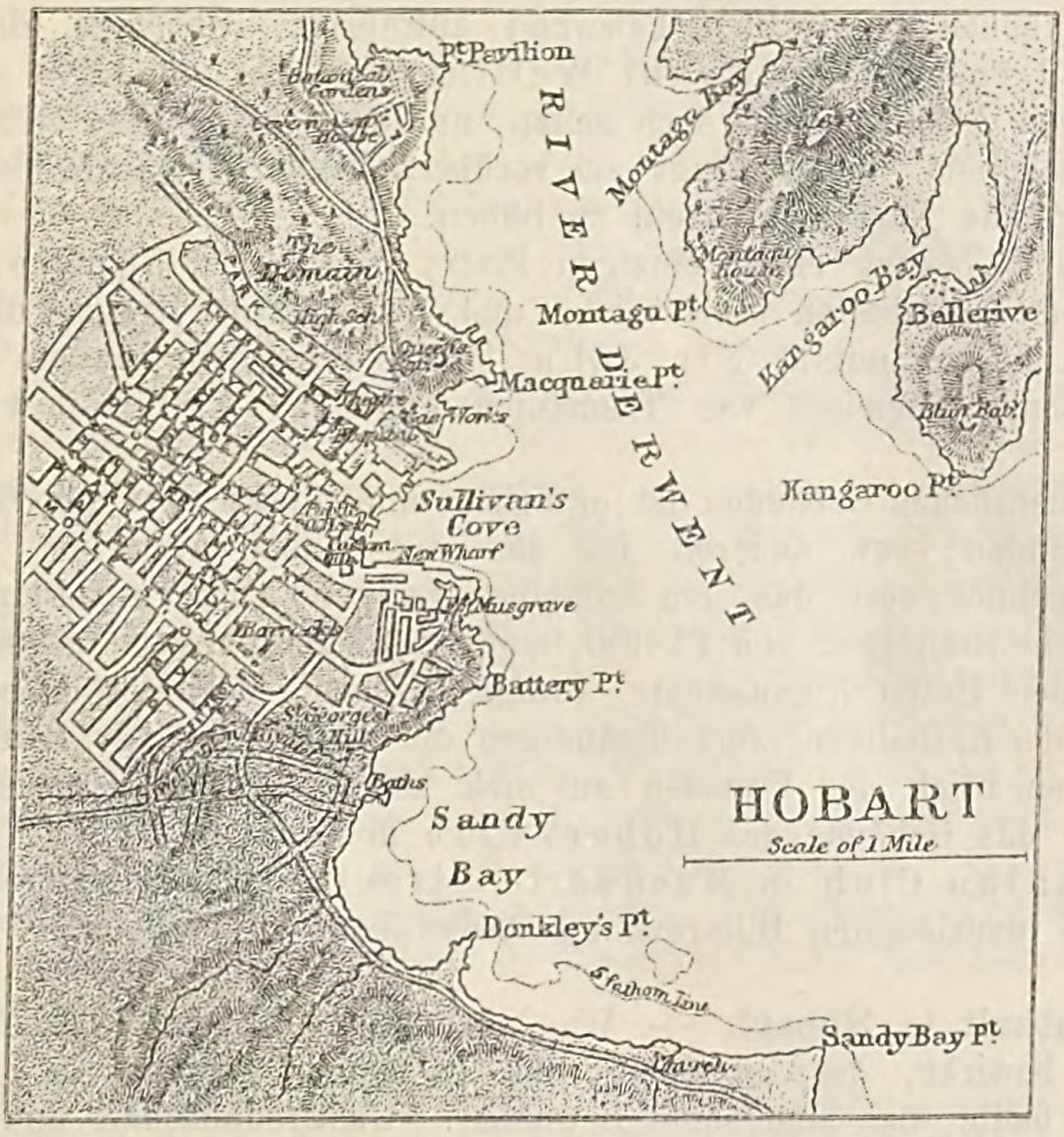


Hobart
(Tasmanien).

dung, mit ihren vorspringenden Caps und schwellenden Hügeln, und dem Hintergrunde des mächtigen Mount Wellington hält er keinen Vergleich aus!

Die Stadt Hobart. — Die Stadt selbst ist hinreichend alt, um dem Besucher nicht, wie andere australische Städte, fortwährend ihre funkelnagelneue Neuheit vor Augen zu rücken. Freilich wird sie nicht von den Ruinen eines alten Raubritter-Schlosses beherrscht, keine uralte Kathedrale erhebt zum Himmel weisend den gothischen Thurm, aber dennoch gemahnt das freundliche Städtchen mit seinen hie und da winkeligen, nicht allzu regelmäßigen

Karte 6.



Straßen mehr an die vor Monaten verlassene Heimat, als irgend eine andere Stadt Australiens.

Das einlaufende Schiff, den Bug nach dem Hafen gerichtet, hat zur Rechten die eigentliche Mündung des Derwent, belebt von Ferrybooten, Jachten und Ruderfahrzeugen. Darüber erhebt sich auf einer coulissenartig vorgeschobenen Landzunge das Government House, ein schlossartiger, zinnengekrönter, zierlicher Bau in dem Stile, den Königin Elisabeths Zeitalter zur Entwicklung brachte; seine hellen Mauern sind halb verborgen in den alten Bäumen eines prächtigen Parks, den von der Landseite die „Queens Domains“, kurzweg „Domains“, umgeben, weite Reserven von einer Aus-

dehnung von 405 Hektaren, die theils mit Bäumen besetzt als öffentlicher Park dienen, theils mit Rasen bewachsen und eben, einen Platz bieten, der sich zu den von den Engländern mit Recht so sehr gepflegten „Out of door" Spielen, wie auch zum Exercierplatze vorzüglich eignet. Sie reichen bis zu der Batterie, welche auf Macquarie Point errichtet ist. Zur linken Hand beginnt mit Sandy Point, einem niedrigen Sporn, das nächste sichtbare Land. Von da aus erstreckt sich in weitem Bogen bis zum Battery Point der weiße Strand der Sandy Bay, hinter dem der die Signalstation tragende Mount Nelson sich 360 *m* hoch erhebt. Zwischen Battery Point zur Linken und Macquarie Point zur Rechten liegt die Stadt Hobart, an den Fuß der Berge geschmiegt, unten die langen Molo-Arme, die den Hafen umklammern, dann Häuser, Kirchen, Kuppeln, Reihe über Reihe, bis sie unmerklich in grünende Bäume übergehen. Diese wieder werden überragt von schwarzbraunem, nackten, vulcanischen Felsgestein, das sich mächtig zu einer mehr als 200 *m* hohen senkrechten Felswand aufthürmt. Über sie hinaus noch wächst die Bergspitze des Mount Wellington, bis sie 1250 *m* hoch in einer scharfen Zacke endet; doch selten nur sieht man diese sich klar vom Himmel abzeichnen, meist fängt sie vorüberziehende Wolkenschleier auf, um ihre felsstarrende Nacktheit darein zu hüllen.

Hobart besitzt einen einzigen Platz, Franklin Square, der mit Bäumen und Rasenbeeten besetzt ist, und zwei Statuen trägt, die eine ein überlebensgroßes Standbild Sir John Franklins, die andere zu Ehren eines gewesenen Premiers von Tasmanien, des Dr. W. L. Crowther, errichtet.

An öffentlichen Gebäuden ist natürlich eine Townhall mit Thurm und Orgel vorhanden; von anderen ist das mit einem Aquarium verbundene Museum erwähnenswert, das sein Entstehen Lady Franklin verdankt; ferner eine öffentliche Bibliothek von 11 000 Bänden mit geräumigem Lesesaal, dessen Front auf den Hafen hinaussieht. Einige Kirchen, darunter eine stattliche Kathedrale der Katholiken, vervollständigen die Aufzählung der Bauwerke, die allenfalls den Blick des Fremden auf sich ziehen. Nicht vergessen werden darf jedoch das Gebäude des Hobart Club in Collins Street, und jenes des Tasmanian Club in Macquarie Street, welch letzterer den Ruf genießt, die luxuriösesten Billardzimmer Australiens zu besitzen.

Aufenthalt in Hobart. — Was aber Hobart seinen besonderen Reiz gibt, und bewirkt, dass es jedem, der es einmal besucht hat, eine liebe Erinnerung bleibt, das sind seine Bewohner. Gastfreundschaft und herzliches Entgegenkommen öffnen dem Fremden weit die Thore der Gesellschaft und ziehen ihn bald in trauliche Familienkreise, in welchen er sich rasch heimisch fühlt, als gehöre er zu ihnen. Dabei geht ein frischer, lebensfreudiger Zug durch das gesellige Treiben dieses Völkchens, das die Abende nach gethaner Arbeit dem Vergnügen widmet und die Feiertage mit Picnics, mit Renn- und Segelsport ausfüllt, so dass es nicht wunder nimmt, wenn halb Australien im Sommer dorthin auswandert, um in dem herrlichen Klima tagsüber die schöne Natur zu durchstreifen, die Gott dort mit besonderer Liebe geschaffen zu haben scheint, und abends sich in den Kreisen sympathischer Leute zu bewegen. Tasmanien ist mit einem Worte ein wahres Scheria der Südhalbkugel; die Seefahrer auf ihren Irrfahrten sind ihm stets willkommen, und auch an Nausikaen fehlt es nicht, denn seine Töchter ge-

nießen einen Ruf als Schönheiten, und es soll ihnen schon öfters gelungen sein, ein oder den anderen Ulysses zum „Dableiben" zu vermögen! Aber auch die, die wieder fortgezogen sind, bewahren ihnen zum mindesten Eines, worauf sie ein verbrieftes Recht haben, ein freundliches Angedenken!

Der viertägige Aufenthalt S. M. Schiffes Saida im Hafen von Hobart war für den Stab eine ununterbrochene Kette von Anforderungen des gesellschaftlichen Lebens. Schon beim Einlaufen wurde das Schiff mit einem wahren Platzregen von Einladungen aller Art empfangen, zu denen sich täglich neue gesellten. Am Morgen galt es Besuche auf den acht Schiffen[1]) der englischen Escadre zu machen, oder die Gegenbesuche von deren Commandanten und Stäben zu empfangen. Der Schiffscommandant, begleitet von einem Officier, hatte dem Gouverneur, Sir R. G. C. Hamilton und den Spitzen der politischen und socialen Welt officielle Besuche zu erstatten. Nachmittags gab's Wettrennen, Lawntennis, ein „at home" auf dem Orlando, dann folgten officielle und nichtofficielle Diners, und zum Schlusse Soiréen, musikalische Thees und Bälle, die bis weit in den folgenden Tag hineinzureichen pflegten und der Besuch von zwei oder drei derselben stand an einem „Abend" auf der Tagesordnung. Wer nicht ans Land konnte, dem fehlte es nicht an liebenswürdiger Gesellschaft an Bord, denn die Saida bildete einen Anziehungspunkt für alle Jachten und am Abend das Centrum von Fresco-Fahrten, wobei dem Schiffe zu Ehren unser schönes Kaiserlied gespielt und von Stab und Mannschaft natürlich mit Jubel aufgenommen wurde.

Um sich für alle erfahrenen Liebenswürdigkeiten erkenntlich zu zeigen, gab der Schiffscommandant und der Stab der Saida am 19. Februar eine Nachmittags-Unterhaltung von der zwanglosen Art, die die Engländer mit dem Namen „at home" bezeichnen; der Nachmittag war ein gelungener und der Erfolg für die Gastgeber ein schmeichelhafter, da man ihnen offen gestand, dass die Saida in jeder Beziehung über die Schiffe des Admirals Sir Charles Scott die Palme davontrage. Dass dies kein leeres Compliment gewesen, zeigte das sichtliche Bedauern Aller über die so bald erfolgende Abreise des Schiffes.[2]) Das vorhergegangene, unvermuthet lange Verweilen in der Esperance-Bai hauptsächlich war die Ursache gewesen, dass die Corvette statt programmgemäß am 8. Februar erst am 16. in Hobart einlief, für welchen Tag eigentlich schon ihre Abfahrt festgesetzt war. Um diesen Zeitverlust hereinzubringen, musste der Aufenthalt in Hobart nach Möglichkeit abgekürzt werden.

Abfahrt und Reise nach Sydney. — Die Abreise ward daher für Samstag, den 21. Februar, festgesetzt. An diesem Tage gieng auch die englische Escadre in See; Lord Charles Scott formierte sie in Kielwasserlinie und führte sie, um der Saida eine Aufmerksamkeit zu erweisen, statt direct gegen die Stormbai, knapp an der weiter oben im Derwentflusse verankerten Corvette vorbei. Auf dem Flaggenschiffe ertönten die feierlichen Accorde der

[1]) Orlando (Flaggenschiff des Contreadmirals Lord Charles Scott), Cordelia, Rapid, Royalist, Lizard, Goldfinch, Penguin und Dart. Die letzteren beiden nicht eigentlich im Escadreverbande, sondern in Verwendung als Aufnahmsschiffe.

[2]) Ein sprechender Beweis für die Sympathie, welche die k. und k. Kriegsmarine sich in Hobart zu erringen wusste, ist, dass ein angesehener Bürger dieser Stadt die Absicht hegt, für seinen Sohn die Erlaubnis Sr. Majestät zur Aufnahme in das österreichisch-ungarische See-Officierscorps zu erbitten.

Volkshymne, und defilierend zogen die englischen Schiffe vorüber. Die Commandanten und Stäbe nahmen, ihre Kappen schwenkend, Abschied von den Officieren der SAIDA, mit denen sie vielfachen freundschaftlichen Verkehr gepflogen hatten. In Auckland, so stand es zu erwarten, sollten sie sich wieder treffen. Mit einem Salute von 13 Kanonenschüssen nahm die SAIDA, welche der auslaufenden Escadre gefolgt war, Abschied von dem englischen Admiral, der den Salut erwidern ließ und dem Schiffe mit Signal glückliche Reise wünschte.

Der Cours wurde nun durch die Stormbai und dann knapp unter der Tasman-Halbinsel gegen die freie See genommen. Backbord blieben Cap Raoul und Cap Pillar, die großartigen Propyläen, die den Eingang zum Port Arthur bewachen, gigantische Felsmassen, aufgebaut aus regelmäßigen Säulen, die den berühmten Basaltsäulen von Staffa gewiss nicht nachstehen. Bald gothischen Thürmen, bald Zacken und Zähnen gleichend, reichen einzelne dieser Gebilde über die scharfe Contour des Vorgebirges hinauf, während an der Wasserlinie die mächtige Brandung ungeheure Höhlen ausgewaschen hat, deren überhängende Wölbungen den Einsturz drohen. Stellenweise sind sie schon zusammengebrochen, und ihre Trümmer bilden phantastische Klippen, die bald in der Form von masthohen Schwibbögen, bald als ferne Segel, als ungeheure Grabsteine in unendlicher Mannigfaltigkeit dem Küstensaume vorgelagert sind.

Die herrschende südliche Brise gestattete nach Doublierung des Cap Pillar Segel zu setzen und die Maschine abzustellen. Bald flog das Schiff mit 8 Knoten Fahrt vor dem immer frischer werdenden Winde dahin. Am folgenden Tage kam die Küste des schönen Tasmanien außer Sicht. In der Nacht wuchs der Wind zu Sturmesstärke und schwerer Seegang begleitete das Schiff, das mit drei Reefen in den Marssegeln bis zu elf Knoten Fahrt machte. Der Sturmklüver riss quer über Leik und Kleider, und konnte nur mit Mühe geborgen werden. Die nachkommenden Sturzseen gefährdeten mit schweren Stößen das Heck und drohten den Seitenbooten, die trotz ganz aufgetoppter Krahne bei den heftigen Rollbewegungen eintauchten, Zerstörung. Es wurde daher der Versuch gemacht, die Gewalt der Brecher durch Öl zu mildern, was vollständig gelang. Die mit Werg gefüllten, am Boden durchlöcherten Ölsäcke waren hiebei in den vordersten Speigatten angebracht. Um auch das Steuer zu schonen und die heftigen Gierschläge der fast platt vor Wind und See laufenden Corvette zu vermindern, wurde eine Trosse achter ausgestochen und mitgeschleppt, eine Maßregel, die sich als sehr nutzbringend erwies, und den gewünschten Erfolg hatte.

Am Mittag des 24. war Cap Howe auf etwa 60 Seemeilen an Backbord, und der Einfluss des Landes machte sich fühlbar, indem der bisher südsüdöstliche Wind auf Südsüdwest gieng. Gleichzeitig begann er langsam an Stärke abzunehmen, das Wetter klärte sich, und bald war die lange todte See das letzte Überbleibsel des Sturmes. In der Morgenwache des 25. wurde die Küste von Neu-Süd-Wales bei Cap S. George gesichtet. Bis Mittag konnte noch gute Fahrt gemacht werden, nach Mittag jedoch trat Windstille ein, und der Schiffscommandant entschloss sich, den nur mehr 40 Meilen entfernten Port Jackson mit Hilfe der Maschine zu erreichen. Mit dem letzten Lichte des ersterbenden Tages wurde die Einfahrt des Hafens erreicht, und um $7^1/_2$ Uhr das Schiff in der Farm Cove, dem für Kriegsschiffe reservierten Ankerplatze, vertäut.

Die englische Corvette Royalist, die, als zur Escadre Lord Charles Scotts gehörig, mit der Saida zugleich aus Hobart ausgelaufen war, hatte die Reise von dort nach dem Port Jackson unter Dampf gemacht und war am Morgen desselben Tages eingetroffen, um ihre Station in Sydney wieder einzunehmen. Ihr Commandant, Captain E. Davis, stellte der Saida in liebenswürdiger Weise eine der britischen Kriegsmarine gehörige Boje zur Verfügung, ein Anerbieten, das sogleich mit Dank angenommen wurde.

Capitel VIII.

Neu-Süd-Wales; geographischer und historischer Überblick; Culturzustand. Die Stadt Sydney; der Aufenthalt der Saida *im Port Jackson. Föderation.*

Geographischer Überblick. — Die Colonie Neu-Süd-Wales liegt fast ganz zwischen dem 29. und dem 36. Grad Südbreite und zwischen 151 und 153 Grad Länge (Ost von Greenwich). Ihre Ostgrenze bildet der stille Ocean auf eine Länge von etwa 1000 *km*; von Cap Howe, dem südlichsten Punkte ihrer Küstenlinie, landeinwärts ist die Grenze gegen Victoria eine immaginäre gerade Linie, die in nordwestlicher Richtung bis zu den Quellen des Indi-Flusses läuft. Weiter folgt die Grenze diesem Flusse, und dann dem Murray bis zum 141. Längengrad (Ost von Greenwich). Der Schnitt des Murray mit diesem Meridian ist der gemeinschaftliche Eckpunkt von Neu-Süd-Wales, Victoria und Südaustralien. Im Westen wird Neu-Süd-Wales von der letztgenannten Colonie getrennt durch denselben Meridian bis zum Schnitte mit dem 29. Grad Südbreite, wo Neu-Süd-Wales, Südaustralien und Queensland sich berühren. Von diesem Punkte an folgt die Grenze dem angeführten Parallelkreis bis zum Mac-Intyre-Flusse, welcher nichts anderes ist, als der Oberlauf des Darling, der diesen Namen erst vom Zusammenflusse des Mac Intyre und des Namoi an führt. Diesem Flusse aufwärts folgend geht die Grenzlinie dann auf einen kleinen Nebenfluss desselben, den Dumaresq, über, der bis zur Wasserscheide die Grenze bleibt. Die Wasserscheide gehört einem Ausläufer der Main Dividing Range an, und erst auf jener, dann am Kamm dieses Gebirges läuft die Grenze fast parallel zur Küste bis zum Wilson Peak, von dem aus die Mac-Pherson-Kette gegen den Ocean abzweigt. Der Grat dieser Kette bildet den letzten Theil der Grenze gegen Queensland, welcher im Cap Danger das Meer erreicht.

Das Areal innerhalb dieser Grenzen wird auf etwa 80,5 Millionen km^2 = 19 420 geographische Quadratmeilen geschätzt, wovon 19 129 auf festes Land, die übrigen auf Flüsse und Seen entfallen.

Die Oberfläche von Neu-Süd-Wales zerfällt in drei natürliche, voneinander in Charakter und physikalischer Hinsicht verschiedene Zonen, welche durch den Lauf der Great oder Main Dividing Range bestimmt werden. Das Tafelland, auf welchem die höheren Massen dieses Gebirgszuges aufgebaut

sind, bildet eine dieser Zonen und trennt durch ihre Lage die zweite, die Küstenregion, von der dritten, den westlichen Stromgebieten, die den Namen Riverina führen, und den ausgedehnten Tiefebenen des Inneren.

1. Das Tafelland. Die Main Dividing Range läuft fast parallel der Küste und auf nicht allzu große Distanz davon. Am Ostrande des Tafellandes steigen die Berge steil bis gegen 1000 *m* an, während die Westseite sanft gegen die centralen Tiefländer abfällt. Das bedeutendste Gebirge von Südost-Australien sind die Australischen Alpen, welche Berge von bis zu 2200 *m* Seehöhe aufweisen.

Das Plateau, auf dem die bedeutenderen Höhenpunkte aufgebaut sind, theilt sich in verschiedene Arme, welche die Wasserscheiden der einzelnen Flusssysteme markieren. Die östliche Abflussfläche erstreckt sich über die ganze Länge von Neu-Süd-Wales, und sendet ihre Wasser in den stillen Ocean. Die westliche Abdachung führt ihre Gewässer durch den Murray und Darling in jenen Theil des Indischen Oceans, welchen die Australier den „Southern Ocean“ nennen. Die kleinste Abflussfläche ist die südliche, deren einzige Drainage der unbedeutende Snowy-Fluss bildet.

Der südöstliche Theil der Colonie hat den Anschein, als ob seine Oberfläche sich gewaltsam zusammengezogen hätte. Die Berge sind rauh und wild, und ihre Hänge sind steil. Die mittlere Höhe des Grundmassivs beträgt hier etwa 1500 *m*. In dem darauffolgenden Theile fällt das mittlere Niveau des Stockes auf etwa 600 *m*, während er sich auch in horizontaler Ausdehnung auf wenige Meilen einengt, um in den Blue Mountains neuerdings an Dimension in Breite und Höhe zu gewinnen und gleichzeitig den wilden Charakter wieder anzunehmen. Das Plateau, auf welchem die Spitzen der blauen Berge aufgebaut sind, hat etwa 900 *m* Seehöhe und erleidet an dem Nordende dieser Gebirgskette eine neue Einschnürung im horizontalen und verticalen Sinne, um sich in den Liverpool Ranges noch einmal auszubreiten, neuerdings ein Mittelniveau von etwa 1000 *m* über dem Seespiegel erreichend, so dass dieses Tafelland, wenngleich dort schon nahe dem Wendekreise, in keinem seiner Züge an die Tropen mahnt, sondern dem Eindrucke nach im Gegentheile viel weiter polwärts gelegenen Breiten angehört.

Die blauen Berge. Die ganze auf dem besprochenen Massiv aufgethürmte Dividing Range ist charakterisiert durch enge Thäler und tiefe Schluchten, besonders aber ist dies der Fall in den Blue Mountains, wo die Scenerie eigenartig ausgeprägt ist. Das Tafelland wieder zeigt eine andere charakteristische Eigenschaft: Seine ziemlich ebene Fläche endet ganz plötzlich, und Hunderte von Metern darunter erstrecken sich, soweit das Auge reicht, Waldthäler, deren wellige Sohlen von Sandsteinwänden umschlossen werden, die gleich Mauern zu so riesiger Höhe aufragen, dass sie in der ganzen Welt ihresgleichen nicht finden. Am Grunde dieser Thäler winden sich, gespeist von enorm hohen Wasserfällen, die vom Tafellande herniederrauschen, kleine Bächlein und Miniatur-Flüsschen unter einem ewig grünen Dache von graciösen Farnbäumen und gigantischen Eucalypten dahin. Die Gebirgsscenerie dieses Theiles von Neu-Süd-Wales macht auf den Besucher einen vollkommen neuartigen Eindruck. Sie hat keine schneegekrönten Berggipfel, auf denen die untergehende Sonne seltsame Licht- und Farbenwunder wirkt, auch nicht über Dome und Zacken gebietet sie, deren Formen der Phantasie ein Spielwerk abgeben, wie in den Alpen und Pyrenäen Europas. Im Gegentheile, von der Ebene aus sehen die Gebirge von Neu-Süd-Wales eher unscheinbar

aus, wie die australische Landschaft im allgemeinen; die Ferne ist weich, ungemein zart abgetönt, die Formen sind monoton, wie die Farben. Wendet man aber den Blick vom Rande des Tafellandes über die Thäler, so empfindet man ein Gefühl banger Ehrfurcht in der Vorstellung von der Übermächtigkeit, in der die Natur hier ihre Werke vollbracht hat. An vielen Stellen steigen Felswände schier meilenhoch senkrecht aus dem Thale auf und die Hügel tief unten, gebildet aus dem Schutte dieser Titanen-Mauern und aus dem Geröll, das die schmalen Wasserfäden von der Kante herabgespült haben, bilden fast verschwindende Wellen. Die Thäler und die Seiten der Schluchten sind bedeckt mit üppiger Vegetation, und über dem Ganzen liegen Schleier von blauem Duft, die dem Panorama ein eigenartiges Gepränge verleihen und der von Sydney aus sichtbaren Bergkette ihren Namen gegeben haben. Einen Ausflug nach dieser überwältigenden Gebirgsscenerie sollte kein Besucher von Sydney versäumen. Die 1000' hohen Wentworth Falls sind von der Hauptstadt aus durch eine etwas mehr als zweistündige, sehr interessante Eisenbahnfahrt zu erreichen, so dass man bequem Sydney mit dem Morgenzuge verlassen und abends wieder zurückkehren kann. Lohnender ist es, wenn sich die Möglichkeit gibt, zwei oder mehrere Tage im Gebirge zu verbringen, wo es dann rathsam ist, das Hauptquartier in einem der Hotels von Katoomba aufzuschlagen, um von dort aus einerseits den Govetts Leap bei Blackheath, andererseits die Wentworth Falls und etwa noch Lawson und dessen Umgebung zu besuchen.

2. Das östliche Abflussgebiet. Dieses ist besonders in seinem südlichen Theile von zahlreichen Seitenketten durchzogen, die, von der Dividing Range ausgehend, gegen die Küste streichen, wo sie oft in Hunderte von Metern hohen Abstürzen senkrecht zum Meere abfallen. In dem nördlicheren Theile jedoch finden sich breitere Thäler und ausgedehnte Landstriche, welche sich zu Acker- und Weidegrund eignen. Dieses Gebiet ist es, in dem der allergrößte Theil der ausgedehnten Kohlengebiete von Neu-Süd-Wales und Queensland liegt. Gänzlich verschieden davon in seinem Charakter ist

3. Das westliche Abflussgebiet. Auch hier sendet die Hauptkette, das Rückgrat, zahlreiche Nebenketten aus, doch alle fallen sanft gegen das Innere zu ab, so dass die Wasserscheiden zwischen den einzelnen Flussystemen oft von kaum wahrnehmbaren Bodenwellen gebildet werden.

Im äußersten Westen der Colonie besteht ein anderes Gebirgssystem, das übrigens diese Bezeichnung kaum verdient, da es lediglich aus niedrigen Hügeln besteht, die auf den Namen von Bergen keinen Anspruch machen können und höchstens 600 *m* Seehöhe erreichen. Diese Erhebungen bilden den Westrand der ungeheuren Bodendepression, durch welche die größten Flüsse Australiens ihren Lauf nehmen, und sind als reiche Fundorte von Zinn, Blei und besonders Silber bekannt geworden. Die schon erwähnten fabelhaft reichen Minen von Broken Hill liegen in ihrem Gebiete.

Ferner haben sich Spuren gefunden, welche auf die Existenz eines ehemaligen Gebirgszuges aus primärem Gestein schließen lassen, der sich von Orange gegen Cobar und Wilcannie erstreckte und die Wasserscheide zwischen Theilen von den Flussgebieten des Darling und des Lachlan bildete. Diese Kette ist durch die Einwirkung der Elemente förmlich verwischt worden. In ihrer Region befinden sich die wichtigsten Kupferfundorte.

Die Flüsse der Küstenregion sind naturgemäß unscheinbar im Verhältnisse zu den mächtigen Strömen des westlichen Abflussgebietes, aber bedeutend

genug, um einen Vergleich mit den Flüssen zweiten Ranges in Europa auszuhalten. Von Nord gegen Süden fortschreitend sind zu nennen: Der Tweed und der Brunswick, deren Mündungen jedoch durch Barren geschlossen sind, sodann der Richmond, auf 60—65 engl. Meilen (= 97—105 *km*) von der Mündung an schiffbar; dann der Clarence, der mächtigste Fluss der Ostseite, auf dem seegehende Dampfer 40 englische Meilen (= 64 *km*) weit zu Berg fahren können. Von nebensächlicher Bedeutung sind die hierauf folgenden Bellinger, Nambuccra, Mac Leay, Hastings und Manning. Wichtiger wieder ist der Hunter-Fluss, der bei New Castle mündet und auf 36 engl. Meilen (= 58 *km*) flussaufwärts von seegehenden Dampfern befahren werden kann, ein Umstand, der von Bedeutung ist, da der Hunter das nördliche Kohlenbecken von Neu-Süd-Wales durchfließt. Von wenig cultureller Wichtigkeit, aber berühmt in Australien wegen seiner pittoresken Scenerie, die ihm den Beinamen des australischen Rheines eingetragen hat, ist der Hawkesbury-Fluss. Er ist auf eine Distanz von 58 engl. Meilen (= 85 *km*) bis zur Stadt Windsor schiffbar, und verhältnismäßig geringe Baggerungsarbeiten würden es auch seegehenden Schiffen ermöglichen, diesen Ort zu erreichen. Der Hawkesbury River mündet in die von Cook so benannte Broken Bay, welche nur etwa 20 Seemeilen nördlich von Port Jackson gelegen und mit diesem durch Localdampferlinien verbunden ist.

Der Parramatta verdient kaum den Namen eines Flusses, da er eigentlich nur eine Fortsetzung des Port Jackson nach Westen zu bildet und bis zur Stadt Parramatta 14 engl. Meilen oberhalb der Mündung noch den Einfluss der Gezeiten zeigt, während er gleich oberhalb dieses Ortes zum Bache wird. Der Parramatta ist wegen seiner idyllischen, mit Villen und Gärten besäeten Ufer und seines spiegelglatten Wassers das Ziel eines großen Theiles der von Sydney aus unternommenen Picnics, und stets von Hunderten von Vergnügungsfahrzeugen und Ferrybooten belebt.

Die Flüsse südlich von Sydney sind kaum der Erwähnung wert, sie zeigen in erhöhtem Grade die Charakteristik dieses Flussgebietes — kurzen Lauf mit großem Gefälle, der obere Theil ungemein wild — der Unterlauf kurz und nur auf kleine Strecken oder gar nicht befahrbar.

Das westliche Abflussgebiet steht in allen seinen Zügen in grellem Gegensatz zu dem östlichen. Es ist ein ungeheures Becken, durch welches die ruhigen Gewässer einiger großer Flüsse ihren langen und ungewissen Lauf nehmen. Alle diese Flüsse gehören dem mächtigen Systeme des Murray an, der dem südlichen Ocean die Wassermengen des ausgedehnten Gebietes zuführt, welches den nördlichen Theil von Victoria und den größeren westlichen Theil von Neu-Süd-Wales umfasst und beinahe bis in das Herz von Queensland hineinreicht.

Das Fluss-System des Murray und seines mächtigen Nebenflusses, des Darling, bildet ein weitverzweigtes Netz benützbarer Wasserstraßen, die schon jetzt für den Handelsverkehr von Wichtigkeit sind, und an Bedeutung in Zukunft noch gewinnen müssen. Der Darling ist von Wentworth, seiner Mündung in den Murray, bis Wallget, auf eine Distanz von 440 geographischen Meilen befahrbar. Der Murrumbidgee und Lachlan zusammen liefern 250 Meilen schiffbaren Flussgebietes und der Murray selbst von den Ournie-Goldfeldern bis zur Grenze von Südaustralien andere 280 Meilen, im ganzen befahrbare Wasserstraßen von 1170 geographischen Meilen Länge, bedeutend mehr als das Doppelte aller gegenwärtig in Neu-

Süd-Wales in Betrieb stehenden Eisenbahnlinien zusammengenommen. Die gegenwärtig darauf betriebene Schiffahrt lebt hauptsächlich vom Transporte der Wolle, daher sie zur Zeit der Schur den an sie gestellten Anforderungen kaum nachkommen kann, während zu anderen Zeiten der Betrieb sehr flau ist. Er leidet außerdem noch durch die ungemein plötzlichen und sehr bedeutenden Wechsel im Wasserstande der Flüsse, welche das Klima mit sich bringt.

Geschichtlicher Überblick. — Die verbürgte Geschichte von Neu-Süd-Wales beginnt mit der 1768 angetretenen Reise des damaligen Lieutenants James Cook. Über allem Vorhergegangenen liegt der dichte Schleier, den die Eifersüchtelei der seefahrenden Nationen des Mittelalters über gemachte Entdeckungen zu breiten pflegte. Auf mehreren alten handschriftlichen Karten aus dem zweiten Drittel des 16. Jahrhunderts erscheinen Andeutungen eines südlichen Continentes, deren Details die Identität dieses Landes mit Australien kaum bezweifeln lassen, während die Unvollkommenheit der nautischen Instrumente und die Unkenntnis der magnetischen Missweisung und der Deviation der Compassnadel die Hauptform der Contour bis zur Unkenntlichkeit verzerrt zur Darstellung brachten.

Kein Name, kein Anzeichen lässt auf die Person der Entdecker oder die genaue Zeit der Entdeckung schließen, die auch Neu-Seeland einbegriffen zu haben scheint. Diese Beweise von dem Bekanntsein Australiens wurden jedoch erst am Ende des 18. Jahrhunderts aus französischen Archiven ausgegraben, wo sie in vollkommenster Vergessenheit geruht hatten. Die Karten des 17. und 18. Jahrhunderts zeigen hie und da Anzeichen davon, dass Land an der Stelle Australiens vermuthet wurde. Das Fehlen von Details und die phantastische, willkürliche Formgebung jedoch lassen schließen, dass diese Karten nach dunklen Überlieferungen, vielleicht auch nach gefälschten Berichten hochstaplerischer „Entdecker“ gezeichnet worden sind.

König Georg III. von England, beseelt von dem Wunsche, Aufklärung darüber zu erhalten, ob, wie das Gerücht gieng, die große Südsee Ländermassen in ihrem Schoße berge, entsandte mehrere Expeditionen unter Commodore Byron, Captain Mouat, Captain Wallis und Captain Carteret dahin, welche zahlreiche Inseln und Inselgruppen entdeckten, darunter auch Otaheite (Tahiti). Diese letztere Entdeckung veranlasste, dass Lieutenant James Cook, der für das Commando einer Expedition zur Beobachtung des Venus-Durchganges 1769 ausersehen war, die Instruction erhielt, seine astronomische Station auf dieser Insel zu errichten, nach dem Abbruch derselben jedoch das von Tasman entdeckte Neu-Seeland zu erforschen und nach dem Ostrand des Continentes oder der Inselgruppe zu suchen, wovon Van-Diemens-Land, Nuyts-Land, Edels-Land etc. südliche und westliche Theile zu bilden schienen. Das Schiff, über dessen Typ die Admiralität eingehende Berathungen anstellte, wurde in Berücksichtigung des Resultates dieser Berathungen von Cook selbst gewählt. Es war ein kleines Fahrzeug von nur 320 *t*, ursprünglich für den Kohlenhandel gebaut, daher von großem Laderaum und außerordentlich fester Construction. Es erhielt den Namen Endeavour,

und wurde zur Verbreitung der Civilisation mit 22 Kanonen beladen, außerdem aber mit einem Stabe von Gelehrten, unter denen sich der Astronom Green, Mr. Banks (später Sir Joseph Banks) und Dr. Solander befanden.

Nachdem der erste Punkt der Instruction befolgt und der Venus-Durchgang beobachtet war, lenkte Cook seinen Cours nach Neu-Seeland, welches er umschiffte und aufnahm. Hierauf steuerte der berühmte Entdecker von Cap Farewell aus westlich, und sichtete nach drei Wochen Point Hicks und Cap Howe. Dem Verlaufe der Küste nordwärts folgend erforschte und benannte Cook deren Gliederung, wobei er am 28. April 1770 in einer weiten Bucht Anker warf, die die Gelehrten in ihrem Enthusiasmus über den nie geahnten Reichthum an neuen Pflanzenformen Botany Bay nannten, ein Name, der später trotzdem nur eine traurige Berühmtheit erlangt hat, und schier mehr verflucht worden ist, als irgend ein Name auf Erden.

Gruppen von Eingeborenen zeigten sich am Ufer, von denen Cook hervorhebt, dass sie nicht die mindeste Aufregung oder Neugier beim Anblick des Schiffes gezeigt hätten. Doch versuchten sie es mit ihren schwachen Mitteln eine Landung zu verhindern, und waren auf keine Weise dazu zu bringen, in freundlichen Verkehr mit den Weißen zu treten. Nach geschehener Aufnahme und Besitzergreifung segelte Cook weiter nordwärts. Er sichtete und benannte den Port Jackson, den er indes für eine flache Einbuchtung hielt; so bekam damals der schönste Hafen Australiens seinen Namen, blieb aber unentdeckt.

Sich stets knapp unter der Küste haltend, segelte Cook längs derselben weiter, mit dem Loth in der Hand durch das Labyrinth von Korallenriffen, das zwischen dem Barrière Riff und dem Festlande liegt, seinen Weg suchend, bis er in der Nacht des 10. Juni 1770 in 15° 45′ Südbreite auf ein Riff stieß. Darauf blieb der Endeavour 23 Stunden und beschädigte sich so schwer, dass er nur mittels eines improvisierten Lecktuches Land erreichen konnte, wo er mit Hilfe der Flut auf das Trockene gelegt wurde. Der Fluss, dessen Mündung Cook den geeigneten Platz zu dieser Operation gewährte, erhielt den Namen des Schiffes. An seinen Ufern liegt heute eine bedeutende Ansiedelung, die passender Weise den Namen Cooktown führt. Genau ein Jahr später sichtete Cook heimkehrend das Cap Lizard.

Seine anschaulichen Berichte und Kartenwerke lenkten alsbald das Augenmerk der Regierung auf sich, und als England zehn Jahre darauf den größten Theil seiner amerikanischen Besitzungen verlor, gewahrten seine Staatsmänner in dem dort sich erschließenden Continent einen Ersatz dafür.

Häufig hört man die Ansicht aussprechen, es sei die einzige Absicht Englands gewesen, in Australien einen Abladeort für seinen Abschaum zu schaffen, und man habe nichts anderes erwartet, als dass die Colonie ein stets wachsendes Zuchthaus werde. Doch ist es gewiss, dass man damit den großen Staatsmännern Georgs III. Unrecht thut, denn sie hatten ganz andere Vorstellungen von Größe und Reichthum und verstanden es auch, andere für ihre weittragenden Pläne zu begeistern. Ein deutlicher Beweis hiefür ist ein Gedicht aus jener Zeit, das zum Verfasser Erasmus Darwin, den Großvater Charles Darwins hat, und von ihm unter dem Titel „*Visit of Hope to Sydney Cove*“ als Vorwort zu Phillips „Botany Bay“ veröffentlicht wurde: Auf den Hügeln am Port Jackson steht der Genius der Hoffnung, mit prophetischem Blicke in die Zukunft sehend. Vor seinen Augen erhebt

sich Dom und Thurm, Palast und Landhaus, Städte entstehen, Straßen, Brücken und Canäle; Farmen blühen, Ernten reifen, zu Uferbauten thürmen sich mächtige Quadern, um den reichen Flotten des Nordens Platz zu gewähren vor den Unbilden der Oceane.

Darwins Prophezeiung ist mehr als erfüllt. Nicht nur ein Absatzgebiet für die Producte der nordischen Cultur ist Neu-Süd-Wales geworden. Die Rollen sind fast getauscht, und diese mächtige Colonie hat bereits begonnen, mehr zu geben als sie nimmt, mehr aus- als einzuführen. Allein ein dornenvoller Weg war es, den Civilisation und Wohlstand sich zu bahnen hatten, und die Erben tausendjähriger Cultur brauchten viele Jahrzehnte, ehe sie in der neuen Heimat ihr Erbtheil nutzbringend anlegen konnten, nicht weil die Natur des fremden Continentes, sein Klima, seine Gewächse, seine Menschen und Thiere ihnen feind waren, sondern weil eine verfehlte Colonisationspolitik die Herrschaft geordneter Zustände erschwerte, ja unmöglich machte, und die Wahl von ungeeigneten Männern zu Vorständen des neuen Theilstaates diesen oft in größerem Maße zurückweichen machte, als die Jahre fortschritten.

Im Frühjahre 1787 kam das Project der Gründung einer Strafcolonie in Australien zur Reife. Im Mai dieses Jahres verließ das erste Convoi den Hafen von Plymouth. Es bestand aus der Fregatte Sirius von 20 Kanonen unter dem Commando des Captain John Hunter, der in späteren Jahren Gouverneur von Neu-Süd-Wales wurde, aus der Brigg Supply, welche den zum ersten Gouverneur und Generalcapitän der Colonie ernannten Captain Arthur Phillip an Bord hatte, aus sechs Transport- und drei Vorrathsschiffen. Das größte der ersteren hatte nicht mehr als 450 *t*, während das kleinste nur 270 *t* maß. An Bord dieser Fahrzeuge befanden sich nicht weniger als 564 männliche und 192 weibliche Sträflinge mit 13 Kindern, sowie ein Detachement von 178 Marine-Soldaten, Unterofficieren und Officieren, von welchen 40 ihre Frauen mitbrachten. Diese Personen nebst 5 Ärzten und einigen Handwerkern bildeten den Grundstock der neuen Colonie.

Schon auf der Reise, die über sieben Monate dauerte, wurde der Grund zu Unordnung, Disciplinlosigkeit, Corruption, zügelloser Ausschweifung und Immoralität gelegt, ein schlechter Beginn, selbst für eine Strafcolonie, dessen Folgen nicht ausblieben.

Zu Beginn des Jahres 1788 ankerte diese mit Elend beladene Flotte in der Botany-Bai, dem der Expedition gesteckten Ziele. Schon eine flüchtige Prüfung führte Captain Phillip zur Überzeugung, dass für eine Ansiedelung kaum ein ungünstigerer Ort hatte gewählt werden können; trotz der Menge von Pflanzenformen, die einst Banks' und Solanders Enthusiasmus erregt hatten, ist das Land um Botany-Bai herum unfruchtbar, zum Theile sandig, zum Theile sumpfig. Der Mangel an gutem Süßwasser wird als zweiter fataler Umstand angeführt, obwohl später gerade an den Gestaden der Botany-Bai das Pumpwerk stand, das jahrelang (bis 1887) Sydney mit Wasser versorgte. Die Bai selbst aber ist nicht geeignet, einer Handelsstadt einen schützenden Hafen abzugeben. Sie ist so seicht, dass die Schiffe sehr weit vom Ufer liegen müssten, was den Bau von sehr langen Jettys und Molos nöthig gemacht hätte. Außerdem besitzt sie keine schützende Gliederung ihrer Küste, so dass die verankerten Fahrzeuge dem Seegange preisgegeben wären, der auf der immerhin genügend ausgedehnten Fläche Platz hat sich zu entwickeln.

Diese Umstände veranlassten Captain Phillip, Boots-Expeditionen zur Erforschung der anliegenden Küste auszusenden, deren eine bald den Irrthum Cooks aufdeckte, welcher Port Jackson, den heutigen Hafen von Sydney, nur für eine flache Einbuchtung gehalten hatte. Vor den Augen der erstaunten Kundschafter dehnte sich seine stille, weite Wasserfläche aus, mit unzähligen Armen, deren jeder für sich ein Hafen zu nennen war, erfüllt mit tiefem Wasser bis zum Rande, zu dem dichter Wald von den Rücken sanfter Hügel hinabstieg. Ein kleiner Bach, der den Namen Tank Stream erhielt, entschied endgiltig für die Wahl des Niederlassungsortes an dem sandigen Strande einer Bucht, die den damals erhaltenen Namen Sydney Cove[1]) noch heute trägt und ihn auch der entstehenden Ansiedelung lieh.

Bevor die Flotte von der Botany-Bai unter Segel gieng, um die Colonisten an ihren neuen Bestimmungsort zu bringen, kamen zwei Segel in Sicht. Captain Phillip lief mit der Brigg SUPPLY aus, ihnen entgegen. Er fand, dass es die französischen Fregatten BOUSSOLE und ASTROLABE unter dem Commando des Sieur de la Pérouse waren, und lotste sie auf seinen eigenen Ankerplatz, in die Botany-Bai, wo sie bis zum März verblieben. Ein Monument auf der Innenseite des die Einfahrt zur Botany-Bai im Norden begrenzenden Cap Banks, errichtet von Bougainville und Ducampier, den Commandanten der Fregatte THETIS und der Corvette L'ESPERANCE, welche Frankreich auf die Suche nach seinem berühmten Navigator gesendet hatte, weckt die Erinnerung an jenen großen Seefahrer, dessen Schiffe dort zum letztenmale gesehen wurden. Nicht weit davon schläft der Caplan der Expedition, Père Receveur, welcher zugleich ihrem Stabe von Gelehrten angehört hatte, den ewigen Schlaf.

Am 26. Januar 1788 ankerte Captain Phillips Convoi in der Sydney Cove. Eine Lichtung wurde dem Ufer des erwähnten Baches entlang in den Wald geschlagen, ein Flaggenstock errichtet und unter den üblichen Ehrenbezeigungen die Flagge mit dem Sanct-Georgs-Kreuz gehisst. Bei der hierauf folgenden Revue zählte die neugeborene Colonie 1030 Köpfe.

Die erste Prüfung für sie nahte bereits. Angewiesen auf die mitgebrachten Vorräthe beeilte sich Captain Phillip für den Selbsterhalt der Colonie Sorge zu tragen. Um die Farm Cove herum, in der jetzt die Kriegsschiffe ankern, wurde der Boden aufgebrochen und Weizen gesäet. Dieses Beginnen schlug aber fehl, da, wie es sich später zeigte, in der nächsten Umgebung von Sydney der Boden gerade für den Weizenbau nicht geeignet ist, während später in Parramatta, 14 *km* von Sydney, reiche Ernten erzielt wurden. Für das erste Jahr war das Resultat somit eine Missernte. Dazu langte ein Schiff mit einer Ladung „Colonisten" an, jedoch ohne Vorräthe. Dies trieb die Situation auf die Spitze. Captain Phillip detachierte die Fregatte SIRIUS nach der Capstadt und die Brigg SUPPLY nach Batavia um Lebensmittel, welche aber nur in ungenügenden Mengen erhältlich waren, so dass wenige Wochen nach der Rückkehr dieser Schiffe die Lage der Colonie eine ebenso verzweifelte war wie vorher. Vom Gouverneur angefangen wurden alle ihre Bewohner auf Ration gesetzt, und die mitgenommenen Zuchtthiere fielen der Hungersnoth zum Opfer. Da erinnerte sich Captain Phillip der Norfolk-Insel, wohin er seinerzeit Lieutenant King vom STIRLING mit 24 Deportierten beordert hatte, um eine Zweigniederlassung zu gründen. 200 Deportierte und

[1]) Nach dem damaligen Staatssecretär des Innern.

70 Marine-Infanteristen wurden mit dem Sirius dahin entsendet und fanden die kleine Colonie in prosperierendem Zustande, mit eingeheimster reicher erster Ernte.

Vergeblich jedoch erwartete Gouverneur Phillip die Rückkehr der Fregatte; sie war auslaufend auf ein Riff gerathen. Als die Noth am höchsten war, kam Hilfe aus England in Gestalt dreier Vorrathsschiffe, welche die Colonie vor dem drohenden Hungertode retteten. Indes, wenn auch das Ärgste, die physische Noth, gemildert war, so häuften sich doch andere Schwierigkeiten, von denen nicht die geringste das Eintreffen von 1500 neuen Ansiedlern war, von welchen einige hundert infolge der Strapazen der Seereise sterbenskrank darniederlagen, nachdem schon ihrer zweihundert auf hoher See gestorben waren.

Die körperliche Constitution des Gouverneurs war den Angriffen von so viel Noth und Sorge nicht gewachsen. Seine Verantwortlichkeit erwuchs ihm zu unerträglichem Gewichte, als mit dem Eintritte etwas besserer Zeiten der Unternehmungsgeist seiner „Zöglinge“ sich zu regen begann und die Deportierten scharenweise ausbrachen und zu flüchten versuchten.

Zum Theile schlugen sie sich in den Busch, um Krieg gegen die menschliche Gesellschaft zu führen, bis sie eingefangen wurden oder elend zugrunde giengen. Ein kleinerer Theil wählte den Wasserweg, und damit, meist nur im Besitz gestohlener kleiner Boote, noch sichereres Verderben.[1]

Unter solchen Umständen brach die Gesundheit des Gouverneurs Phillip zusammen und er musste in die Heimat zurückkehren. Sein Nachfolger war Captain Hunter, der gewesene Commandant des Sirius, der nach dem Untergang seines Schiffes sich nach England begeben hatte. Er brachte eine Anzahl freier Ansiedler mit sich, welche alsbald den reichen Alluvialboden an den Ufern des Hawkesbury-Flusses gewinnbringend cultivierten. Unter seine Verwaltung fällt die rege Forscherthätigkeit von Bass und Flinders, deren größte Erfolge bereits in vorhergehenden Capiteln berührt worden sind. Von directer Wichtigkeit für Neu-Süd-Wales selbst war die Entdeckung und Erforschung des Hunter-Flusses und seines Gebietes, wobei die darauf befindlichen Kohlenlager gefunden wurden. Diese ließ Hunter alsbald durch ein Detachement Gefangener ausbeuten. In dem Kohlengebiete des Hunter-Flusses ward damals der Grundstein der heutigen Stadt New Castle gelegt.

Unter Gouverneur Hunters Regime fällt auch die Errichtung des New South Wales Corps, einer militärischen Institution, deren Bestand späterhin der Colonie ungemessenen Schaden brachte. Die Officiere der königlichen Armee hatten nämlich begreiflicherweise große Abneigung dagegen, in so entlegene Ansiedlungen versetzt zu werden, wo sie, wie man recht wohl wusste, weder Kriegsruhm zu erwerben, noch irgend welche geistige Beschäftigung hatten, wo ihr Dienst sie zu Kerkermeistern machte, deren einzige Zerstreuung hie und da ein Miniaturfeldzug gegen die Eingeborenen war. Militärische Bedeckung der Strafcolonie war aber unerlässlich und so wurde das obgenannte Corps mit der speciellen Bestimmung geschaffen, in Neu-Süd-Wales zu

[1]) Von Interesse ist, dass zwei Männer und ein Weib in einem offenen Boote nach mehr als 2300 Seemeilen langer Fahrt wirklich die Insel Timor erreichten, wo sie jedoch festgenommen wurden. Die Unkenntnis der Geographie Australiens war so groß, dass viele Versuche zu dem Ende unternommen wurden, den Inselcontinent zu Lande zu verlassen, und nicht wenige lebten (und starben) in dem Wahn, sie könnten zu Fuße China erreichen.

dienen. Wer dazu zu bewegen war, ein Officierspatent darin anzunehmen, war gewiss ein Abenteurer, der nicht selten früher keinerlei militärischen Dienst gesehen hatte und nur durch die Aussicht auf die unentgeltliche Gewähr von Grund und die Hoffnung auf Gewinn nach der Colonie gezogen wurde. Unglücklicherweise bot sich diesen Leuten das einfachste und schnellste Mittel zur Bereicherung im Importhandel, und da nach Rum und Spirituosen große Nachfrage herrschte, wurden die Officiere des Neu-Süd-Wales-Corps Großhändler in geistigen Getränken, die oft ungeachtet der diesbezüglichen Verbote selbst Kneipen und Schänken hielten. Trotz der größten Bemühungen seitens der Chefs der Colonie nahm dieses Unwesen mehr und mehr überhand, so dass Rum endlich die Scheidemünze der Colonie war und überhaupt die Rolle des Geldes spielte. Captain Hunter wurde durch Captain Philipp Gidley King abgelöst, jenen Officier, welchen wir die Norfolk-Insel colonisieren gesehen haben, und schon dieser fand in erhaltenen Instructionen den Befehl vor, sein specielles Augenmerk auf die Verhinderung der Einfuhr von geistigen Getränken zu richten. In der That hat er bis zur Zeit seines Abgehens von der Colonie, 1806, nicht weniger als 69 484 Gallonen (315 527 *l*) alkoholischer Flüssigkeiten und 31 293 Gallonen (142 101 *l*) Wein die Erlaubnis zum Löschen verweigert. Dieses Vorgehen rief eine stürmische Bewegung unter den Importeuren hervor und die wackeren Officiere des Neu-Süd-Wales-Corps wurden die bittersten Feinde der Regierung. Als nun das Colonial-Ministerium King trotzdem Schwäche in der Durchführung seiner Maßregeln vorwarf, legte dieser gekränkt sein Amt nieder und kehrte nach England zurück. Die Zeit seiner Verwaltung weist ein bedeutendes Ereignis in der Culturgeschichte von Neu-Süd-Wales auf, den Beginn rationeller Schafzucht und Veredlung der vorhandenen Race. Die zehn ersten Racethiere, spanische Merinos, waren ein Geschenk König Georg III. an Captain Mac Arthur vom Neu-Süd-Wales-Corps. Überhaupt war das erste Jahr unseres Jahrhunderts für Neu-Süd-Wales ein bedeutungsvolles, denn es sah das Entstehen der ersten Industrien, wie auch das Auslaufen des ersten zum Export beladenen Schiffes aus der Colonie, das eine Ladung Kohle nach Capstadt brachte. Als nächster Zweig des Handels nach außen entwickelte sich die Ausfuhr von Holz, während Sydney eine Ressourcenstation für die Walfischfänger und Robbenschläger der südlichen Oceane wurde.

Das Jahr 1806, in welchem King nach England zurückkehrte, brachte eine Hochflut des Hawkesbury, an dessen Ufern hauptsächlich das cultivierte Land gelegen war, und die Ernte, wie auch ein großer Theil der Herden giengen zugrunde, zum Schaden von Neu-Süd-Wales sowohl als auch der 1802 gegründeten Niederlassung in Tasmanien.

Die traurige Ordnung, welche in den inneren Verhältnissen von Neu-Süd-Wales platzgegriffen hatte, machte es zur Nothwendigkeit, Gouverneur King einen energischen Nachfolger zu geben. Die Wahl fiel auf Captain William Bligh, der nicht mit Unrecht den Ruf eines thatkräftigen, aber auch nur zu unbeugsamen Mannes genoss.

Bligh verbot strengstens, geistige Getränke an Zahlungsstatt für irgendwelche Waren zu geben oder zu nehmen. Er erwartete, dass alle respectablen Leute der Colonie ihm bei der Durchführung dieser Maßregel zur Seite stehen würden, besonders aber die activen und ausgedienten Militärpersonen; doch täuschte er sich darin und die ganze Periode seiner Verwaltung war ein Kampf gegen diesen gesetzwidrigen Handel. Andere Vorfälle trugen zur Erbitterung

gegen den Gouverneur bei, der, ein harter Tyrann von groben Manieren, dabei nicht immer ganz im Rechte gewesen zu sein scheint. Der Befehl zur Verhaftung des vorerwähnten Captain Mac Arthur, der sich weigerte zur Rechtfertigung von einer kleinlichen Anklage vor dem Gouverneur zu erscheinen, brachte den angehäuften Unwillen zu einer, allerdings meuterischen, Explosion. Die sechs Officiere des Kriegsgerichtes weigerten sich über Mac Arthur zu Gericht zu sitzen und appellierten an ihren Major, Johnstone, welcher sich dazu herbeiließ, mit fliegender Fahne und klingendem Spiele vor das Gouvernementsgebäude zu ziehen, den Gouverneur für abgesetzt zu erklären und gefangen zu setzen.

Die langwierige Verbindung mit England war die Ursache, dass General Lachlan Macquarie, welcher beauftragt war, Captain Bligh für 24 Stunden wieder in sein Amt einzusetzen, Major Johnstone aber in Haft nach England zu senden und selbst das Gouvernement in die Hand zu nehmen, erst nach mehr als einem Jahre in Sydney eintraf. Inzwischen hatte Major Johnstone die Regierungsgewalt an seinen Oberstlieutenant Foveaux und dieser wieder an seinen Oberst Paterson abgegeben, welch beide Officiere die Handlungsweise ihres Untergebenen billigten. Der letztere setzte Bligh nach zwölfmonatlicher Gefangenschaft in Freiheit und verpflichtete ihn, mit einem eben abgehenden Schiffe nach England zu gehen. So konnte Macquarie bei seiner Ankunft den auf Bligh bezüglichen Theil seiner Instruction nicht zur Ausführung bringen, sondern musste sich damit begnügen, Johnstone in Haft nach England zu senden, wo derselbe von einem Kriegsgerichte cassiert wurde. [1])

Er kehrte nach Australien zurück und beschloss sein Leben friedlich als Schafzüchter auf seinem Gute Camden.

Macquarie, ein Mann von mildem, aber festem Charakter, setzte bald die gebotene Sanierung der Zustände in der Colonie durch. Die Moral hob sich zusehends, und die Schulen, die Macquarie gründete, machten ihren Einfluss bald geltend. Die Schafzucht machte rapide Fortschritte auf der Bahn, in welche sie eingelenkt hatte. König Georg schenkte dem Rev. Marsden 1810 neuerdings fünf feinvließige Racethiere, die viel zur Verbesserung des gewonnenen Productes beitrugen. Auch die Pferdezucht hob sich durch den Import von arabischen und persischen Zuchthengsten. Die Perlfischerei begann sich als gewinnbringender Erwerb auszubilden, und Neu-Seeland, damals, wie auch Tasmanien, ein integrierender Theil der Colonie, besaß bereits einige Fahrzeuge für den Walfischfang und Robbenschlag. In der Hauptcolonie selbst trat der Ausbreitung dieses Unternehmungszweiges ein Gesetz entgegen, das den Colonisten untersagte, Fahrzeuge von mehr als 14′ (4,3 *m*) Kiellänge zu bauen.

Viele Versuche wurden gemacht, über die Blue Mountains ins Innere des Landes zu dringen, doch bis 1813 alle vergeblich. In diesem Jahre gelang es Wentworth, Blaxland und Lawson, deren Namen in den Benennungen der herrlichen Wasserfälle, Schluchten und romantisch gelegenen Ansiedlungen der Blauen Berge weiter leben, einen gangbaren Pass zu finden. Mit Riesenenergie wurde nun der Bau einer Straße betrieben. Dazu musste der Urwald ausgehauen werden, gähnende Schluchten waren zu überbrücken, und meilenweit musste die Straße in solides Felsgestein mühselig eingeschnitten werden.

[1]) Die außerordentliche Milde dieses Urtheils bewog den Prinzregenten, dazu die Note zu fügen, dass dieses Erkenntnis nie als Präcedenzfall citiert werden dürfe.

Nach zwei Jahren jedoch hatte Gouverneur Macquarie die Genugthuung, auf dieser Straße die weite fruchtbare Ebene, die den Namen Bathurst Plains führt, erreichen und in ihrer Mitte den Grundstein zur Stadt Bathurst legen zu können.

Bald darauf wurden der Lachlan- und der Macquarie-Fluss entdeckt, beide mit dem Flussgebiet des mächtigen Murray verbunden, der erstere durch den Darling, der letztere durch den Murrumbidgee. Wenn auch Oxley, der 1816 jene Gebiete bereiste, über sie den Stab brach und sie als „für immer unbewohnbar" erklärte, zeigte sich doch bald deren unermesslicher Wert für die Colonie, in der nun die Viehzucht das Übergewicht über den Ackerbau zu erhalten begann. 1816 rief das Bedürfnis der reicher werdenden Colonie das erste Bankinstitut, die „*Bank of New South Wales*", ins Leben, während der lebhaft werdende Verkehr die Errichtung eines Leuchtthurmes in der Einfahrt zum Port Jackson erforderte, der denn auch auf dem Outer South Head erbaut wurde.

Als 1821 Macquarie nach einer eilfjährigen Administrationsperiode (der längsten in den Annalen von Neu-Süd-Wales verzeichneten) zum großen Bedauern der Colonisten schied, zählte die Gemeinde fast 30 000 Seelen. Alle Herden hatten sich rapid vermehrt, und der Export an Wolle betrug bereits über 100 000 Pfund (45 000 *kg*); gute Straßen bildeten nicht mehr die Ausnahme, sondern die Regel, Flüsse waren überbrückt, solide Gebäude, öffentliche sowohl als private, waren an Stelle der früheren elenden Hütten getreten, und Sydney trug den Charakter einer wohl gedeihenden Stadt.

Sir F. Brisbane, Macquaries Nachfolger, trat in seine Fußstapfen. In erster Linie förderte er die Exploration des Erdtheiles und die Einwanderung freier Ansiedler, von welchen viele kleinere oder größere Capitalien mitbrachten und Squatter[1]) wurden, oder auf eigenem Grunde Landwirtschaft betrieben, so dass die kostspieligen staatlichen „Stationen", Farmen und Wirtschaften aufgelassen werden konnten.

1823 erhielt Neu-Süd-Wales ein Legislative Council von sieben Mitgliedern, deren Ernennung dem Gouverneur im Namen des Souveräns zustand, wurde also eine Kroncolonie, während es bis dahin eine rein militärische gewesen war, in der der Gouverneur unumschränkte Macht geübt hatte. Im folgenden Jahre tagte auch das erste Geschworenengericht anstatt der Kriegsgerichte, in welchen bis zu diesem Zeitpunkte Officiere der Armee Recht gesprochen hatten.

Der nächste Gouverneur, General Sir Ralph Darling, verstand es nicht die Sympathien der Colonisten zu erwerben. Viele seiner Maßregeln standen im Widerspruche zur öffentlichen Meinung, die sich laut genug in der Presse, wie auch im Rathe kundgab, welch letzterer von 7 auf 15 Mitglieder anwuchs. Trotz des Zeitungskrieges war Sir R. Darlings Administrationsperiode eine Periode des Fortschrittes. Die Colonie hatte den Standpunkt bereits über-

[1]) Squatter bezeichnet eigentlich im schottischen Dialect eine Person, die sich ohne Rechtstitel auf fremdem Gebiet niederlässt; in Australien ist diese Bezeichnung erst auf die Herdenbesitzer angewendet worden, die ohne Erlaubnis die Kronländereien von ihrem Vieh abweiden ließen. Später kamen alle Viehzüchter überhaupt unter die Bezeichnung Squatter, und heute bezeichnet dieses Wort in Australien jene Geldaristokraten, die man als „Wollkönige" den „Eisenbahnkönigen" der Union entgegenstellen könnte und die auch eine politische Partei bilden, da ja ihre Interessen jenen der „Farmer" entgegenstehen.

schritten, wo Fortschritt, Stillstand oder Rückschritt an der Person des Gouverneurs hängt.

Charles Sturt, Cunningham, Hume und andere erweiterten die geographischen Kenntnisse über Australien, und die Furcht vor einer Occupation von Seiten Frankreichs führte zur Gründung der Colonie West-Australien. Die Bevölkerungszahl wuchs bis auf 51 000, und 1831 wurde der Export von Neu-Süd-Wales bereits mit 500 000 £ (5 Mill. Gulden in Gold) beziffert.

Die Unpopularität Darlings gereichte seinem Nachfolger General Sir Richard Bourke schon zum Vortheile, ehe noch seine großen Eigenschaften bekannt waren, und die thatkräftige Fürsorge, die er für die ihm anvertraute Colonie entfaltete, war nur geeignet, die allgemeine Sympathie für ihn zu steigern. Bourke legte den Grund zu der heutigen freien Constitution von Neu-Süd-Wales auf Basis der vollsten und allgemeinsten Gleichberechtigung. Er war es, der dem gesetzgebenden Rathe vorschlug, die Einwanderung durch Gewähr einer ermäßigten oder ganz freien Überfahrt und sonstiger Hilfe zu unterstützen, und die von dem Rathe daraufhin bewilligte Summe wurde vom Mutterlande verdoppelt.

Dieses System führte der Colonie die so sehr benöthigte Arbeitskraft zu, machte aber zugleich die Verfügung nothwendig, Grund und Boden nicht mehr kostenfrei, sondern gegen ein, freilich sehr geringes, Entgelt zu überlassen. Dieses betrug im Maximum 5 *sh* pro Acre (6 fl. 17 kr. in Gold pro Hektar) und nur um den Port Phillip herum, wegen der außerordentlichen Eignung zum Ackerbaue, etwa das Vierfache.

Der Handel und damit die Schiffahrt und der Schiffbau waren ebenfalls in stetem Zunehmen. Drei Dampfer bildeten bereits die Dampferflotte Australiens, als die *Australian Steam Conveyance Company* sich bildete, und die Häfen der Colonie wurden damals im Jahresdurchschnitt von Schiffen mit einem Gesammttonnengehalt von 70 000 *t* besucht, wovon bereits 6000 *t* auf die Ausklarierung nach Neu-Seeland entfielen.

Ein ausgeprägtes Zeichen der fortschrittlichen Gesinnung der Colonie im Vergleiche zu dem Conservatismus des Mutterlandes ist die ebenfalls unter Bourke erfolgte Gleichstellung aller Religionen und Confessionen und die Abschaffung der staatlichen Bevorzugung und Unterstützung eines einzelnen Glaubensbekenntnisses. Auch die Exploration ruhte nicht unter diesem thatkräftigen Gouverneur, denn Sir Thomas Mitchell eröffnete in jener Zeit die reichen Gefilde des heutigen Victoria durch vier an Erfolgen und Überraschungen reiche Expeditionen.

Vor seiner 1837 erfolgten Abreise besuchte Sir Richard Bourke noch die drei Jahre vorher gegründete Niederlassung am Port Phillip, die er im Zustande rapidesten Fortschrittes fand und Melbourne benannte.

Sein Nachfolger war Sir George Gipps, der erste Civilgouverneur der Colonie. In die Zeit seiner Verwaltung fallen die wichtigen Momente der Abschaffung der Straf-Deportation, die Einführung von gewählten Volksrepräsentanten in den gesetzgebenden Rath, die schwere finanzielle Krise von 1842—1844, und die Etablierung der ersten regelmäßigen Postdampfer-Verbindung mit Europa via Torres-Straße, Batavia, Singapore und Triest.

Gegen die strafweise Deportation hatte sich bereits 1830 eine Liga gebildet, die stets an Macht wuchs. 1838 wurde das System der Zuweisung von Deportierten an Private als Arbeitskraft aufgelassen und 1840 gelang es, die

gänzliche Abschaffung der Deportation zu erreichen. Die englische Regierung versuchte zwar späterhin noch einmal sie einzuführen, der Versuch scheiterte jedoch gründlich an dem kräftigst manifestierten Volksunwillen, der das Landen der Sträflinge verhinderte.

Während der 53 Jahre des Bestandes der Strafcolonie hatte sie 70 928 männliche und 12 362 weibliche, im ganzen 83 290 Sträflinge aufgenommen, von denen sich bei Aufhebung des Deportationssystems im Jahre 1841 24 489 in Strafe befindliche und 18 248, welche ihre Strafe überstanden hatten, zusammen also 42 737 ehemalige Deportierte in Australien befanden, eine im Verhältnisse zur damaligen Einwohnerzahl sehr bedeutende Ziffer. Ende 1891 hatten Australien und Tasmanien zusammen 3 185 058 Einwohner, unter denen gewiss nur mehr sehr wenige der Deportierten am Leben waren; auch die Nachkommenschaft der exilierten Verbrecher kann keine zahlreiche sein, da ja das ihnen anhaftende Stigma in hohem Maße dem Eingehen von Ehen hinderlich gewesen sein muss.

Das erste Zusammentreten des neuen gesetzgebenden Rathes, der nunmehr aus 36 Mitgliedern, nämlich 12 von der Krone ernannten und 24 gewählten, bestand, bildete ein anderes großes Ereignis in Sir G. Gipps' Amtsperiode. Die erste Thätigkeit der neuconstituierten Kammer richtete sich naturgemäß auf die finanzielle Lage der Colonie, welche, schon vorher keine glänzende, durch die Aufhebung der Deportation momentan eine verzweifelte geworden war. Die großen Summen, welche dem Lande bisher durch den Apparat der Gefangenen-Häuser zugeflossen waren, blieben aus, und die Regierung verschlimmerte die Situation durch eine unweise Gesetzgebung bezüglich der Verwaltung der Ländereien. Der Wert des Viehes sank auf erschreckende Tiefe, so dass ganze Herden von Schafen zu dem Preise von 1 *sh* (50 kr. in Gold) per Haupt losgeschlagen wurden, und schließlich auch zu diesem Preise keine Käufer mehr fanden. Nur die Idee O'Briens, eines Farmers aus Yass (Provinzen King und Murray, 152 engl. Meilen = 244 *km* südwestlich von Sydney) die ganzen Schafe des Talges wegen zu versieden, konnte dem allgemeinen Ruine steuern, nachdem Versuche zur Erzeugung von Büchsenfleisch, einer minder verschwenderischen Ausnützung der Herden, trotz der guten Qualität des Productes, ohne finanziellen Erfolg für den Unternehmer, Mr. Sizar Elliot, geblieben waren.

Mit Sir George Gipps schließt die Reihe der Gouverneure, die überhaupt noch persönlich einen Einfluss auf den Gang der öffentlichen Angelegenheiten nehmen konnten. Von nun an sind sie wohl durch die neue Constitution nominell die „Repräsentanten der königlichen Gewalt" und der Mittelpunkt der guten Gesellschaft, ihre politische Function ist aber nur eine „*pleasant fiction of the law*". Dies musste schon Gouverneur Gipps' Nachfolger, Sir Charles Augustus Fitzroy erfahren, als der von ihm unpolitischerweise unterstützte Vorschlag mehrerer Squatter, die Deportation wieder einzuführen, von der englischen Colonialregierung angenommen wurde, die eben eine Strafcolonie neuerdings zu ihrem Steckenpferde gemacht hatte. Der hiebei verfolgte Zweck war möglichst schnelle Hebung des Wertes der Viehzucht-Stationen durch Gewähr der billigsten Arbeitskraft. Allein die große Menge des Volkes erkannte klarer, was zu ihrem Vortheile gereiche, und verfügte auch über die Mittel ihren Willen gegen den Gouverneur, gegen die Kammer und gegen das Colonialministerium durch mächtige Demonstrationen, durch die Proteste der Presse, durch eine mit 35 000 Unterschriften versehene Petition auf legalem Wege

durchzusetzen, und 1849 wurde die Strafdeportation endgiltig aus der Welt geschafft.

Eine sehr bedeutungsvolle Epoche in der Culturgeschichte von Neu-Süd-Wales wurde durch die Entdeckung der Goldfelder im Jahre 1851 eingeleitet, ein Ereignis, gegen welches die kurz vorher stattgehabte politische Trennung Victorias von Neu-Süd-Wales verschwand; in der That war das Band zwischen den beiden räumlich wie auch in den Interessensphären weit getrennten Ländern stets nur ein sehr lockeres gewesen.

Gold war schon in den ersten Monaten des Bestandes der Strafcolonie und auch später wiederholt gefunden worden. Die Funde wurden der Regierung der Colonie zur Kenntnis gebracht; allein diese hielt scheinbar das junge Staatswesen für moralisch und physisch zu schwach, um die Prüfung eines Rush nach den Goldfeldern, wie ihn Californien zu bestehen gehabt hatte, siegreich überdauern zu können. 1851 jedoch scheint in dieser Beziehung ein Meinungswechsel eingetreten zu sein; vielleicht wurden die Entdeckungen auch zu bedeutend, um die gewohnte Discretion darüber aufrecht erhalten zu können, kurz, die Kunde aufgefundener Goldgruben drang in das Publicum, dessen Bewegung durch die von Bathurst eingetroffenen und zur Schau gestellten Nuggets noch vermehrt wurde. Die Folgen waren dieselben wie in allen anderen Colonien: Erst allgemeine Desertion zu den Goldfeldern, Vernachlässigung des Ackerbaues, der Viehzucht und der Gewerbe, ein Delirium des Golddurstes; darauffolgend ein Strom von Abenteurern und Arbeitern aus allen Continenten, die in die Fußstapfen der Einheimischen traten; verlassene Heimstätten, leere Häuser, öde Comptoirs und Werkstätten, abandonierte Schiffe, Herden ohne Hirten, die großen Squatter in solch blinder Verzweiflung, dass sie thatsächlich eine Petition eingaben: „es möge das Graben nach Gold verboten und Standrecht dagegen publiciert werden“.

Diesem Rausche folgte baldigst Ernüchterung, zu der die naturgemäß eingetretene Theuerung nicht wenig beitrug, welche den sauer ergrabenen Goldstaub der Glücklichen und minder Glücklichen im Tausch für Champagner oder trockenes Brot verschlang, so dass nur die Allerglücklichsten und — die Makler mit Gewinn davonkamen.

Es erfolgte die Rückkehr zur soliden Arbeit, die im Laufe der Jahre dem Individuum mehr Gewinn bringt als das wilde Leben im „Camp“. Dieses selbst wird zur Stadt, und die von dem Verlangen nach Gold über den Ocean Gezogenen bleiben zum großen Theile in dem jungen Erdtheile. Physisch kräftige Leute, bilden sie ein gesundes Grundelement kommender Generationen, und naturgemäß, da sie sich nur aus den unternehmendsten Individuen aller Nationen und Länder recrutierten, und durch das wilde Leben noch mehr dazu erzogen sind, sind sie selbständig und voll Selbstvertrauen. Das Gefühl des Einzelnen, selbst absolut Bestimmer seines Geschickes zu sein, wird zum Gefühle eines ganzen Volkes, und findet seinen Ausdruck zunächst in dem Verlangen, dass das Volk sich selbst regiere.

Die englische Regierung, diesem Stande der Dinge weise Rechnung tragend, beauftragte ein Comité der Kammer, den Entwurf zu einer neuen Constitution auszuarbeiten; dieses Comité aber verkannte die Sachlage so sehr, dass es, wohl überzeugt von der Nothwendigkeit ein conservatives Gegengewicht gegen die unmittelbare Volksvertretung zu schaffen, die Inaugurierung eines Hauses von colonialen Lords ganz nach dem Muster des englischen Oberhauses vorschlug, wozu aber die Königin, „the source of all honour“,

eine coloniale Aristokratie mit Titeln, Fideicommissen und einem ganzen feudalen Apparat creieren sollte!

Natürlich rief dies in dem demokratischesten aller Länder einen Sturm hervor, wilder als der Protest gegen die Deportation. Unter den Führern desselben war Mr. (jetzt Sir Henry) Parkes, der zur Zeit des Besuches S. M. Schiffes SAIDA die Stelle des Premierministers von Neu-Süd-Wales einnahm. [1])

Den Ansprüchen des Volkes wurde Rechnung getragen, und das Jahr 1855 brachte der Colonie ein Parlament, bestehend aus dem „Legislative Council" und der „Legislative Assembly". Das erstere hatte aus 21 von der Krone ernannten Mitgliedern zu bestehen, von denen vier Fünftel keine bezahlten Regierungsämter innehaben durften. Die Amtsdauer war auf Lebenszeit festgesetzt. Die „Legislative Assembly" hatte aus 54 gewählten Mitgliedern zu bestehen, die einer geringen Vermögensqualification genügen mussten, während die Wähler einer solchen nicht bedurften.

Ein Vergleich [2]) zeigt, dass die Bestimmungen des Jahres 1855 im Principe nicht mehr geändert worden sind.

Die wohlthätigen und dauernden indirecten Folgen der Entdeckung der Goldfelder begannen bald zutage zu treten. Trotzdem der breiteste Ast des Einwandererstromes sich in die „Diggings" von Victoria ergoss, stieg doch auch die Einwohnerzahl von Neu-Süd-Wales. Seine Viehzucht hob sich von neuem, während der Ackerbau keinen Rückschritt erlitt. Der Ausbau und Betrieb verschiedener kurzer Eisenbahnlinien gab neuen Impuls zur Ausbeutung der Kohlenwerke, die 1857 einen Ertrag von 210 000 *t* Kohle à 14 sh (7 fl. in Gold) lieferten. 1855 wurde eine Filiale der königlichen Münze in Sydney errichtet, die australische Sovereigns und halbe Sovereigns aus australischem Gold prägte.

1859 trennte sich Queensland als selbständige Colonie von Neu-Süd-Wales, und dies verursachte einen scheinbaren Niedergang in vielen Richtungen der Statistik, da mancher Bedarf, den die jüngere Colonie nach wie vor aus der älteren zu decken hatte, nunmehr scheinbar aus dem Lande verschwand; im besonderen ist dies der Fall mit Vieh. Der Ertrag der Goldfelder war in den folgenden Jahren ein sehr variabler, da er auch beeinflusst wurde durch den Zug, den fremde Goldfelder bei jedem sensationellen Funde momentan auf die Digger ausübten. Dagegen war das Decennium 1858—1867 dem Kupfer- und Kohlenbau ein günstiges. Die Ausfuhr an Wolle vermehrte sich in derselben Zeit um die Hälfte, und das cultivierte Land verdoppelte sein Areal.

Mehr als drei Millionen Pfund Sterling (30 000 000 fl. in Gold) waren auf den Ausbau von Eisenbahnen verwendet worden, deren das Jahr 1868 zweihundertvier englische Meilen (328 *km*) im Betriebe fand, während vierthalbtausend Meilen (5600 *km*) Telegraphenlinien die Colonie durchzogen, und 1146 verschiedene Fabriksetablissements ihre Thätigkeit entfalteten.

Die folgenden zehn Jahre brachten zwar nicht so rapiden, doch immerhin nennenswerten Fortschritt, auch im Ackerbau. Doch überstieg 1877 noch immer die Einfuhr von Agrarproducten den Export. In diesem Jahre zählte die Colonie $2\frac{3}{4}$ Millionen Haupt Rindvieh und $21\frac{1}{2}$ Millionen Schafe, welch

[1]) Sir Henry Parkes demissionierte am 19. October 1891.

[2]) Siehe II. Theil.

letztere eine Schur im Werte von $5\frac{1}{2}$ Millionen Pfund Sterling (55 Millionen Gulden in Gold) ergaben.

Die Production der Goldfelder nahm in diesem Decennium ab, so dass sie 1877 nicht einmal $\frac{1}{2}$ Million Pfund Sterling darstellte. Dagegen stellt sich der Wert erbauter Kohle in diesem Jahre auf 0,86, des gewonnenen Zinnes und Kupfers auf 0,51, resp. 0,33 Millionen Pfund Sterling. Geradezu erstaunlich ist der Aufschwung, den die Schiffahrt durch die erhöhte Production und die gesteigerten Bedürfnisse des Landes nahm. Diese vermehrte Handelsthätigkeit und Prosperität spricht sich auch in der erfolgten Verdreifachung der Ausdehnung der Schienenwege, und in der Verdoppelung der Länge der Telegraphenleitungen aus. Nicht am wenigsten zeigte sich der allgemeine Fortschritt in den zufriedenstellenden Resultaten der 1875 zu Sydney abgehaltenen intercolonialen Ausstellung.

Im Jahre 1888 feierte Neu-Süd-Wales, die erste und älteste der australischen Colonien, und mit ihr der ganze Continent, das Jubiläum ihres hundertjährigen Bestehens.

Gegenwärtiger Zustand der Colonie. — Eingeborene von Neu-Süd-Wales. — Die letzten zehn Jahre des hundertjährigen Bestehens sind besonders günstige gewesen. Die Bevölkerungszahl mehrte sich in ihrem Verlaufe um 62%, d. h. von 643 800 auf 1 043 000 Seelen. Die Fläche cultivierten Landes stieg auf eine Million Acres (= 404 670 Hektar = rund 284 000 Joch), welche nicht nur mit Brotfrucht, sondern auch mit Wein, Obst, Tabak, Zuckerrohr und Südfrüchten bebaut waren, und bedeutende Erträge lieferten. In ähnlicher Weise mehrte sich Wohlstand und Besitz in jeder Richtung. Einen Maßstab, wenn auch nicht für absoluten Wert, so doch für die entwickelte Thätigkeit und ihre Erfolge liefert die Thatsache, dass von den 16 in Sydney bestehenden Banken 1887 je eine 25%, 17,5%, 14%, 13,5%, 12, 10 und 7%, je zwei 15, 9 und 6% und ihrer drei 12,5% Dividenden ausbezahlten, so dass die mittlere Höhe der Dividende für dieses Jahr 12,5% wäre.

Die Colonie erfreute sich mit Ende 1887 eines auf 183 Millionen Pfund Sterling (1830 Millionen Gulden in Gold) geschätzten öffentlichen Besitzes, dessen Hauptmasse (114 Millionen Pfund Sterling) übrigens in unveräußertem Kronlande bestand, während der schätzbare Privatbesitz ein Capital von 390,5 Millionen Pfund Sterling repräsentierte.

Der letzte Census ergab für das Jahr 1891 eine Einwohnerzahl von 1 134 207, die um 6198 gegen jene Victorias zurücksteht. Davon waren (annäherungsweise) 7529 Ureinwohner und Mischlinge von solchen (an letzteren 2877) — eine Zahl, die jedoch nur sesshafte Individuen umfasst. Die Gesammtzahl der Australneger von Neu-Süd-Wales ist bedeutend größer, entzieht sich aber durch die Sitten dieses Volkes jeder auch nur angenäherten Schätzung.

Jedenfalls ist das Aussterben der Eingeborenen in Neu-Süd-Wales noch augenscheinlicher als in irgend einer der übrigen Colonien. Die Regierung hat für jene, die sich zu einer sesshaften Lebensweise bekehren lassen, etwa 970 km^2 Landes reserviert, dieses Land jedoch nicht in großen „Blocks“ hiezu fürgewählt, sondern, ungleich wie in den anderen Colonien, in etwa 70, über die ganze Colonie zerstreut liegenden kleineren Complexen.

Außerdem existiert noch eine Anzahl von Missionsstationen, welche aus (freiwillig gespendeten) Privatmitteln erhalten werden, und von der Regierung

bloß Land und Subsidien erhalten. Sie waren im Anfang wenig besseres als Lagergründe für die Eingeborenen, auf denen sie für ihre tägliche Ration arbeiteten, und den Kindern Elementarunterricht ertheilt wurde. Jetzt sind daraus feste Ansiedelungen geworden, mit besseren Hütten für die verheirateten Paare und mit Schullocalen, für welche geeignete Lehrkräfte angestellt sind.

Von den obangeführten 7529 Individuen waren 1509 Kranke, Gebrechliche und Greise, die auf Staatskosten erhalten wurden. 265 befanden sich auf den verschiedenen Missionsstationen. Die Ausgaben des *Board for the Protection of Aborigines* beliefen sich 1889 auf 9217 £, davon 2083 £ Subsidien an die Missionsstationen. Den Eingeborenen floss der Rest der Unterstützung natürlich nicht in Geld zu, sondern zumeist in Form von Lebensmitteln und Kleidern, aber großentheils auch in Form von Fischerbooten, Netzen, Angelschnüren, Ackergeräthen, Sämereien etc.

Die Stadt Sydney und der Port Jackson. — Als Gouverneur Phillip seine erste Ansprache an die eben ausgeschifften Colonisten hielt, sagte er: „Nicht viele Generationen werden ins Land gehen, und das Gemeinwesen, das wir zu gründen im Begriffe sind, wird das Centrum der Südhalbkugel, das strahlendste Juwel des südlichen Oceans sein!" Seine Worte haben sich erfüllt, und Sydney ist wirklich ein Emporium des Handels, eine Weltstadt geworden, deren Gebiet 154 *km*² Grund bedeckt und 357 696 [1]) Einwohner einschließt.

Anthony Trollope sagt in seiner berühmt gewordenen Beschreibung der australischen Colonien: „Sydney ist einer jener Orte, welche man nur mit Beklemmung und einer Thräne verlassen kann, wenn man nicht die Aussicht hat, wieder dahin rückkehren zu können. Die City, als Stadt, ganz abgesehen von ihrem Theil des Meeres und von ihren Vorstädten, habe ich sympathisch und interessant gefunden. In erster Linie trägt sie, obwohl Hauptstadt einer Colonie Australiens und als solche noch keine hundert Jahre alt, [2]) keines jener verhassten Zeichen unverschämter Neuheit, welche die Städte der neuen Welt so unpittoresk und zu einer Sünde gegen den guten Geschmack machen. Sydney ist nicht rechteckig und rechtwinklig. Man kann in seinen Straßen gehen und die Orientierung verlieren. Nebeneinanderziehende Straßen convergieren hie und da, dann biegen sie ab und laufen auseinander und winden sich herum und bilden ein Gewirre — —." Diese Schilderung ist zweifellos wahr, nur ist sie eher vom Standpunkte des Poeten gegeben als von jenem des praktischen Lebens, der es vorzieht, ein Verirren auszuschließen; auch ist mit ihr Vieles, aber lange nicht Alles gesagt. Sydney ist eine dem Typus nach specifisch altenglische Stadt. Daher sind die Straßen nicht nur krumm und pittoresk, sondern auch eng und gelegentlich finster, womit jedoch

[1]) Berechnet für den 30. Juni 1890.

[2]) Trollope bereiste die Colonien im Jahre 1871 — sein Buch „*Australia and New Zealand*" erschien 1873.

nicht gesagt sein soll, dass es gänzlich an schönen und breiten Straßen mangelt.

In Sydney herrscht wohl reges Leben und Geschäftigkeit, aber nicht das yankeehafte, rücksichtslose Schieben und Drängen, die ostentativ zur Schau getragene Hast im Erwerb, die Melbourne auszeichnet.

Ein nicht geringer Reiz von Sydney ist sein Hafen, und die Einwohner sind sich dessen auch bewusst. Der zum Besuch gekommene Fremdling kann sich darauf gefasst machen, von jedermann als erste Frage nach der Vorstellung: „*Have you ever been to Sydney?*“ (Sind Sie jemals schon in Sydney gewesen?) und als zweite „*How do you like the harbour?*“ (Wie gefällt Ihnen der Hafen?) zu hören, so dass man nach einiger Zeit je nach Temperament und Laune kaum einen Fluch oder ein Lächeln unterdrücken kann. Dabei applicieren die guten Bürger und Bürgerinnen diese Plage mit solch gutmüthig naiver Miene der Erwartung des folgenden Lobes, dass man ihnen eigentlich darüber nicht gram sein kann, aber eine Plage istes darum doch. Der Stab eines englischen Kriegsschiffes, welcher einst Einladungen zu irgend einem Empfange an Bord hatte ergehen lassen, soll in seiner Verzweiflung auf das Auskunftsmittel verfallen sein, an verschiedenen Orten des Schiffes Täfelchen anzubringen mit der Inschrift: „Von uns ist niemand zuvor in Sydney gewesen, und wir erklären seinen Hafen für den schönsten der Welt!“

S. M. Schiff Saida lief am 25. Februar 1891 etwa zur Zeit des Sonnenunterganges in den Port Jackson ein. Das elektrische Licht des Leuchtthurmes auf dem Outer South Head schien bleich und fahl gegen das leuchtende Abendroth, als der Pilot das Schiff durch die Einfahrt lotste. Die unzähligen Thürme, Dome und Kuppeln hoben sich in schwarzen Silhouetten scharf vom flammenden Westhimmel ab, und die rothen Feuer der Leitbaken glimmten wie Leuchtwürmer. Die Häuser der Stadt bildeten eine unbestimmte wirre Masse, in der manchesmal ein Fenster die glutrothen Strahlen auffieng und zurückwarf. Während sich das Schiff langsam seinem Ankerplatze näherte, blassten die leuchtenden Tinten immer mehr und mehr ab, die Contouren verschwammen, einzelne Lichter begannen aufzublitzen und die Positionslaternen der unzähligen Ferryboote leuchteten aus der Dämmerung wie rothe und grüne Augen von Nachtungethümen. Immer tiefer senkte sich die Dunkelheit hernieder, immer dichter wurde sie, und als die Corvette an der Boje vertäut war, lag sie wie in einem mächtigen, schlafenden See, dessen Ufer, soweit das Auge reichte, mit Lichtpunkten überstreut waren, während seine glatte Fläche die Sterne in zitternden Bildern wiederspiegelte, nur dort zum Wellenschlage bewegt, wo die Schaufelräder eines Ferrybootes sich rauschend hineinwühlten. Mächtige Dampfer und hochmastige Segelschiffe lagen gleich Schatten über dem Wasser und in regelmäßigen Zeiträumen streiften die mächtigen Lichtbüschel des Southead-Leuchtfeuers ihre Masttoppe, indem sie langsam sich drehend den Eindruck hervorriefen, als gehöre eine ungeheure Kraft dazu, diese Balken von Licht zu bewegen, und als sei das ferne Murmeln, Schnurren und Summen, das gedämpft über den Hügel des Government House herüberdrang, der Lärm der sie bewegenden Maschine.

Auch zu allen anderen Tagesstunden bietet der Hafen von Sydney ein prächtiges Bild mit seinen unzähligen Buchten, die ihm eine Küsten-Entwicklung von 177 *km* geben und überall von grünen Hügeln umsäumt sind, wo nicht Quais und Häuser das Gebiet der Stadt bezeichnen; mit unzähligen

netten Villen und Landhäusern, die in Wald und Wiesengrund eingestreut liegen; mit der Kette der Blauen Berge im Hintergrunde, um das Bild abzuschließen. Am anziehendsten jedoch zeigt sich dieses prächtige Bassin an den Samstag-Nachmittagen, wo die „ganze Welt“ sich darauf Rendezvous gibt. Wer einen Kutter hat oder eine Jolle — und es gibt deren hunderte, wohl über tausend — segelt damit. Ganze Clubs und Arbeitervereine bilden oft die Bemannung, manchesmal auch Damen in kokettem Jachtcostüm. Renn- und Ruderboote schießen in allen Richtungen hin und her, Seelentränker ziehen ihre welligen Bahnen, Ferryboote pusten und klappern einher, viele davon mit Musikbanden an Bord. Dazwischen gleiten lautlos und ernst die mächtigen Meeresungeheuer ein und aus, die die Flaggen und Güter aller Nationen nach Sydney bringen, nur hie und da die Stimme zu einem mächtigen Dampfgebrülle erhebend. Kein Samstag vergeht ohne eine oder mehrere Regatten zwischen Segeljachten, wilde und programmäßige, und es kann für ein Seemannsauge kaum ein interessanteres Schauspiel geben, als den Wettkampf dieser Fahrzeuge mit den graziösen, tadellosen Linien, dem eleganten Schnitt der Segelage, wie sie, kunstgerecht geführt, sich bald zur Seite neigen, dass das Wasser den Leebord überflutet, bald sich aufrichten wie im Stolz darüber, den Gegner Zoll um Zoll zu schlagen.

Die City von Sydney hat eine Seefront, die sich von der Rushcutter Cove im Osten bis zur Blackwattle Cove im Westen erstreckt. Der zwischen der Sydney Cove und dem tief eingeschnittenen Darling Harbour liegende Theil ist der vom Captain Phillip einst für die Ansiedlung ausgewählte. Naturgemäß concentrieren sich daher in ihm alle historischen Erinnerungen und alle öffentlichen Gebäude. Die Maximalausdehnung der City in meridionaler Richtung ist etwa 5,3, in ostwestlicher Richtung $4^1/_2$ *km*, während ihr Areal etwa 11 km^2 beträgt. Davon entfallen etwa 3,2 km^2 auf Gartenanlagen, worunter auch die zum Government House gehörigen Domains und der darin liegende botanische Garten mit 92 *ha* und der Moore-Park mit 202 *ha* zählen.

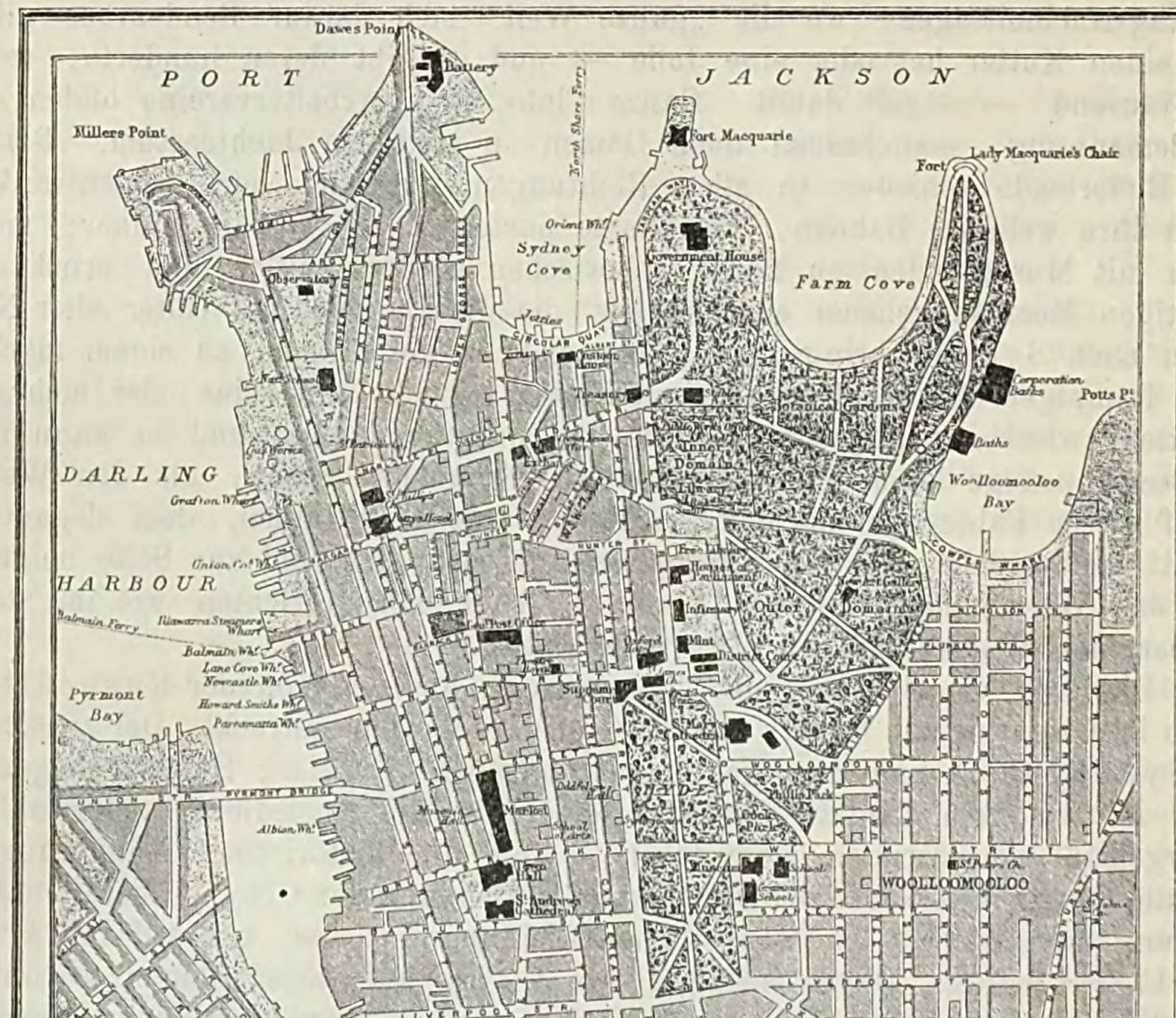
Die Handelsthätigkeit nimmt hauptsächlich den westlichen Theil der City in Anspruch, während die fashionablen Wohnsitze sich im Osten und in der östlichen Vorstadt Paddington befinden. Nach Süden zu dehnt sich die Fabriks- und Manufacturstadt aus, die gegen Botany Bay zu an Boden gewinnt.

Die Nomenclatur der Straßen zeigt eine intensive Loyalität. Die Hauptstraße, welche die City in der Nord-Südrichtung durchzieht und etwa 3 *km* Länge hat, führt den Namen König Georgs III.; Elisabeth Street, William Street, Queen Street, Charlotte Street sind ebenfalls nach purpurtragenden Persönlichkeiten benannt, während man in dem Namen der Pitt Street den Familiennamen des großen Earl of Chatam erkennt. Castlereagh, Bathurst, Liverpool, York, Clarence, Erskine, Sussex sind andere britische Staatsmänner, deren Titel Straßen von Sydney bezeichnen, während die Namen der Gouverneure Phillip, Hunter, Bligh, Macquarie, Denison, Young, Belmore und Loftus geeigneterweise an den Localitäten erscheinen, welche Zeugen oder Gegenstand ihrer Wirksamkeit waren. Die meisten der alten Straßennamen wurden 1810 von Macquarie festgesetzt.

Die Hauptstraße der City ist, wie erwähnt, die George Street. Sie beginnt im Norden am Hafen bei Dawes Point, so genannt, weil dort seinerzeit für Lieutenant Dawe ein Observatorium errichtet war, an dem Punkte, den die Dawes Battery einnimmt. An der Westseite der Lower George

Street stand der ursprüngliche Kerker, dessen letzte Spuren jedoch schon längst verschwunden sind. Der ganze anliegende Theil war ehemals das Haupt-

Karte 7.



feld des Handels, jetzt ist er in den Händen der Chinesen, die die Läden desselben fast bis zur Hunter Street monopolisieren. Südlich von der Hunter

Street liegt der belebteste Theil der City mit durchwegs verhältnismäßig neuen Gebäuden, unter welchen das bemerkenswerteste das immense Postpalais ist, dessen Arcaden der ganzen Welt zum Rendez-vous-Orte dienen, ein Brauch, der übrigens allen australischen Städten eigen zu sein scheint. Das Postgebäude zeigt der George- und der Pitt Street je eine Schmalseite, während die prächtige, ornamentale Front gegen einen durch Demolierung alter Bauwerke gewonnenen, gegenwärtig wüsten Platz zu gekehrt ist, der offenbar die Bestimmung hat, ein Park zu werden. So ziemlich in der Mitte der George Street befindet sich die „*Town and Centennial Hall*“, so genannt zur Feier des hundertjährigen Bestandes der Colonie, da das Bauwerk im Jahre 1888 fertiggestellt wurde. Es ist vollständig aus Sandstein gebaut, welcher in den Steinbrüchen des benachbarten Pyrmont gebrochen wurde, und im Inneren wie im Äußeren reich, fast allzureich, ausgeschmückt. Die darin enthaltene Centennial Hall ist eine mächtige Halle von 50 *m* Länge, 26 *m* Breite und 20 *m* Höhe mit 13 Eingängen, die zur Abhaltung von Versammlungen, Banketten, Concerten und Theatervorstellungen dient; sie enthält an einem Ende auch die unumgängliche Riesenorgel, die reich ciseliert und vergoldet ist und über 120 000 fl. gekostet haben soll. Die Amtslocale und Kanzleien des Rathhauses sind geschmackvoll und luxuriös eingerichtet. Das Gebäude wird von einem 57 *m* hohen Uhrthurme überragt, der eine prächtige Rundsicht über Stadt und Hafen gewährt. Pyrmont bildet nun einen Theil des Centrums von Sydney, und von den Steinbrüchen ist keine Spur mehr übrig.

Der südlich vom Rathhause gelegene Theil der Stadt wird von alten Ansiedlern heute noch mit dem Namen Brickfield Hills bezeichnet, weil dort die Ziegel für die entstehende City gestrichen wurden. Dieser Ort ist es, der den gefürchteten Brickfielders ihren Namen gegeben hat, jenen orkanartigen Windstößen, die die Temperatur des Sommers oft in wenigen Stunden um 20° C. herabdrücken und den Seefahrern der australischen Gewässer auch unter den Namen der Southerly Busters oder der bogenförmigen Böen bekannt sind.

George Street ist die Straße des Detailhandels, während ihre östliche Nachbarin, Pitt Street, jene des Großhandels ist, wennschon auch hier der Kleinkaufmann nicht fehlt.

Von den Ost-West führenden Straßen ist nicht uninteressant Bridge Street. Erstens befindet sich in ihr das Maschinenhaus der Dampftramway, deren Trains, wirkliche Eisenbahnzüge, die aus vier bis fünf langen Waggons bestehen, von hier aus die Stadt durchziehen und eine rasche Communication mit den Vororten ermöglichen, wenngleich das System kein sehr ausgebildetes ist und nur fünf Hauptadern ohne Verzweigungen zählt. Doch sind weitere Verbindungen von Umfangspunkten untereinander geplant, und eine davon geht bereits der Vollendung entgegen. Der zweite Grund, warum Bridge Street von Interesse ist, ist ein historischer. Diese Straße kreuzte nämlich mittels einer Brücke (daher der Name) den Tank Stream, das Bächlein, welches die Wahl des Ansiedlungsortes bestimmt hatte. Der Tank Stream versorgte bis 1821 die Stadt mit Nutz- und Trinkwasser. Mit einer den Briten sonst nicht eigenen Sorglosigkeit wurde jedoch die Drainage der Stadt in das Bett des Baches geleitet, und die Verunreinigung des Wassers wurde im selben Maße ärger, in welchem die Stadt anwuchs. 1821 wurde der Bach deshalb überwölbt und erhielt die Bestimmung zum Hauptcanale, während das benöthigte Wasser dem Cook-Flusse entnommen wurde, der sich in die Botany-Bai ergießt.

Als dieser jedoch nicht mehr ausreichte, wurde 1886 ein ungeheures Werk in Angriff genommen, das gegenwärtig Sydney mit Wasser versorgt, welches den Blauen Bergen entstammt und über 100 *km* Weg in künstlichen Leitungen zurücklegen muss, ehe es die Reservoirs erreicht.

Bridge Street führt von George Street gegen die königlichen Domänen, ursprünglich Waldreserven, die jedoch durch Pflege und Cultur, wie auch durch Nachpflanzung junger für abgestorbene Bäume den Charakter eines Parkes angenommen haben. Darinnen steht, den Hügel zwischen der Sydney- und der Farm Cove krönend, der Wohnsitz des Gouverneurs, ein stilvoller Bau elisabethinischer Architektur, dessen Fenster und Terrassen eine herrliche Aussicht über den Hafen gewähren. Eingeschlossen in die Domänen sind die botanischen Gärten, die, in wechselvoller Weise angelegt, durch kunstreiche Ausnützung der Terrainformation angenehme, abwechslungsreiche Spaziergänge bieten. Sie umschließen die Farm Cove, die mit steinernen Quaimauern eingefasst ist. Diese Uferbauten setzen sich nach Westen zu fort, wo sie den Bootshafen und Landungsplatz für die Kriegsschiffe bilden, für welche der Ankerplatz vor und in der Farm Cove reserviert ist.

Die Spitze, welche die letztgenannte Bucht von der Sydney Cove trennt, trägt ein altes Fort, das Fort Macquarie, mit Thurm und Zinnen, das ein Gegenstück zu dem auf der Pinchgut-Insel errichteten Fort Denison ist und dem Bilde des Port Jackson den zur Romantik von Menschenwerken unerlässlichen Anklang an das Mittelalter verleiht.

Sydney Cove ist ebenfalls mit steinernen Quaimauern eingefasst. Am nördlichen Theile der Ostseite ist der Vertäuplatz der großen Oceandampfer, der innere östliche Winkel gehört den Segelschiffen und am Lande längs dieses Quais stehen die geräumigen Wollmagazine; der Circular Quay bildet mehrere hölzerne Anlegemolos mit Wartehäusern für die Ferryboote, die nach der Nordküste und dem östlichen Theile des Port Jackson verkehren, während der westliche Quai der Sydney Cove kleineren Segelfahrzeugen als Vertäuplatz dient. Westlich des Dawes Point reicht der Darling Harbour weit ins Land hinein. Seine Ostseite trägt dicht gedrängt eine Anlegeplattform neben der anderen für die verschiedenen Fähren und Localdampferlinien der westlichen Hälfte des Port Jackson; sie wurde einst beherrscht von der „Akropolis von Sydney“, dem auf einem Hügel gelegenen alten Fort Phillip. Vom Darling Harbour führt den Wanderer die schöne King Street wieder zurück zur südlichen Domäne oder vielmehr zu dem zwischen dieser und der Macquarie Street gelegenen Platz, der die Volksbibliothek und Freilesehalle, das Parlamentsgebäude, die Münze und ein neues Spital enthält, das erst in neuester Zeit als Ersatz für das alte „Rum“-Spital gebaut worden ist. Dieses letztere verdankt seinen komischen Spitznamen der Art, in welcher Macquarie die Mittel für seinen Bau beschaffte, indem er nämlich den königlichen Architekten das Monopol des Spirituosenvertriebes auf vier Jahre sozusagen lieh, gegen die Verpflichtung, ihren Bedarf aus den königlichen Magazinen zu beziehen; dafür leisteten diese Unternehmer den Spitalsbau.

Von Gärten und Parks verdient noch der ausgedehnte Hyde Park erwähnt zu werden, der sich unmittelbar an die Domänen in südlicher Richtung anschließt. Die Anzahl der sonst noch in Sydney vorhandenen Plätze und Gärten ist keine allzu große. Alle diese sind mit den Denkmälern von Männern geschmückt, die sich um Neu-Süd-Wales verdient gemacht haben. Auch die angeführten Parks entbehren solcher Zierde nicht: in den Domänen

steht ein Standbild des Gouverneurs Sir Richard Bourke, im unteren botanischen Garten ein Obelisk zu Ehren Cunninghams, des großen Australforschers und Botanikers, der lange Jahre den botanischen Gärten als Director vorstand. Am Nordeingange des Hyde Park steht ein Monument Alberts des Guten, des Prinzregenten, und im Centrum des davor liegenden Platzes ein Standbild der Königin Victoria, welches Ihre Majestät selbst aus allen vorgelegten Entwürfen ausgewählt haben soll. Es mag recht ähnlich sein, liefert aber nur von neuem den Beweis, dass moderne Damentoiletten, selbst wenn es Krönungsornate sind, der Darstellung durch den Bildhauer Schwierigkeiten machen. Im Südosttheile des Hyde Park, vor dem darin befindlichen ziemlich unbedeutenden Museum, steht eine Kolossalstatue Captain James Cooks.

Sydney zählt vier große Kathedralen der vier in England am meisten vertretenen Confessionen und einen prächtigen jüdischen Tempel, sowie unzählige Kirchen, Kapellen und Bethäuser. An der Spitze der katholischen Seelsorge steht Seine Eminenz der Cardinal-Erzbischof Patrick Francis Morran.

An Theatern besitzt Sydney sieben, die sämmtlich in der City gelegen sind, von denen in erster Linie das Theater Royal und Her Majestys Theater hervorzuheben sind.

Die Clubs von Sydney sind ebenso gastfrei wie jene der anderen australischen Städte. Fünf von ihnen besitzen prächtige Häuser, worunter der New South Wales Club und der Union Club in der Bligh Street. Unter den Clubs von Sydney befinden sich auch zwei Jachtclubs, der „Royal Sydney“ und der „Prince Alfred“, die beide die blaue Flagge führen dürfen, und zwei Ruderclubs. Der Rennsport wird, wie in allen anderen australischen Colonien, als Nationalsache sehr gepflegt und lebhaft betrieben. Fremde Kriegsschiffe werden stets zu etwa stattfindenden Meetings eingeladen.

Die City ist von den Vorstädten Paddington, Redfern, Camperdown, Leichardt, Glebe und Balmain unmittelbar umgeben, wozu auch noch S. Leonards an der Nordküste des Hafens gerechnet werden muss. Im weiteren Kreise schließen sich daran Waterloo und Alexandria (beide noch ganz unausgebaut), Macdonaldtown, Newtown, Petersham, Ashfield und Fifedocks, während ein dritter, nicht vollständig geschlossener Cirkel durch Waverley, Randwick und Marrickville gebildet wird. Waverley ist noch ziemlich unausgebaut und liegt bereits am Rande des Oceans, wie auch das daranschließende Cogee, der Seebadeort von Sydney.

Zu den Vorstädten der Capitale von Neu-Süd-Wales müsste eigentlich auch noch die Nekropolis gezählt werden, der Riesenfriedhof, den die Leute in richtiger Erkenntnis 15 engl. Meilen (24 *km*) außerhalb der Stadt an der nach Parramatta führenden Eisenbahnlinie angelegt haben. Zweimal täglich verkehren dorthin Leichenzüge.

In dem Grundrisse der Vorstädte lässt sich zumeist die parallelopipedische Absicht erkennen, doch ist es, als ob die Schutzgeister Sydneys dem Stadtbauamte zu mitternächtlicher Stunde über die Pläne gekommen wären, um durch Verdrehen einzelner Stücke und sonstigen Spuk ein klein wenig Confusion anzurichten und so die gute Meinung nicht nur Mr. Anthony Trollopes, sondern auch sonstiger Besucher Sydneys zu wahren, welche übrigens nicht allein in diesem Punkte mit dem fruchtbaren Schriftsteller übereinstimmen, sondern ihm auch aus Erfahrung recht geben können, wenn er sagt, dass

man sich von Sydney nur mit der Hoffnung des Wiedersehens oder mit einem Seufzer des Bedauerns trennen könne.

Aufenthalt in Sydney. — Wie bereits früher angeführt, lief S. M. Schiff Saida am Abende des 25. Februar in den Hafen von Sydney ein. Am folgenden Tage erstattete Fregattencapitän v. Wachtel die üblichen Besuche, deren erster dem kaum in der Colonie angelangten neuen Gouverneur, Seiner Excell. Victor Albert George Child Villiers Earl of Jersey galt. Andere Besuche wurden abgestattet: dem Premierminister, Sir Henry Parkes, einem liebenswürdigen alten Herrn mit ehrwürdig weißem Barte und merkwürdig jugendlich blitzenden, klugen Augen, der trotz seines hohen Alters vor wenig Wochen eine junge Frau gefreit hatte. Sir Henry war sehr liebenswürdig und lud persönlich den Schiffscommandanten und seinen Stab ein, an dem großen politischen Ereignisse jener Zeit, dem Eröffnungsbankett der „*National Australasian Convention*“ theilzunehmen. Ferner wurden Seiner Eminenz dem Cardinal-Erzbischof Morran, dem Bürgermeister von Sydney, dem Commandierenden der Landmacht von Neu-Süd-Wales, General Richardson und dem Commandanten der colonialen Seemacht, Captain Hixson, sowie dem k. deutschen General-Consul Dr. Peldram, welcher auch die Functionen eines k. u. k. Consuls übernommen hatte, Besuche gemacht, die sämmtlich pünktliche Erwiderung fanden. Auch der ceremonielle Verkehr seitens des Commandanten und des Stabes mit den im Hafen liegenden britischen Kriegsschiffen Royalist, Swingfr, Paluma und Ringdove, sowie dem kaiserlich deutschen Sperber wurde nicht vernachlässigt, woraus sich angenehme gesellschaftliche Beziehungen zwischen diesen Schiffen und der Saida ergaben. Ein Theil der Stabspersonen wurde von dem Schiffscommandanten Seiner Excell. dem Gouverneur gelegentlich des ersten von ihm abgehaltenen officiellen Empfangstages vorgestellt, zu welchem Empfange sich vielleicht 8000 Personen einstellten, davon der größere Theil Leute, die sonst nicht Zutritt in das Government House haben. Wenn ein neuer Gouverneur zum erstenmale empfängt, ist es nämlich Sitte, dass jedermann zugelassen wird, und nicht wenige machen von ihrem angestammten Rechte Gebrauch, bei dieser Gelegenheit ihrem Staatsoberhaupte und seiner Gemahlin die Hand zu drücken — nach englischer Sitte mit der unbehandschuhten Rechten. Über drei Stunden standen beide Excellenzen im Empfangssaale, während die „Besucher“ im Gänsemarsch vorüberzogen und sich ihren Händedruck abholten, eine wahre Tortur für die Empfangenden, zumal viele ihre herzliche Freude dabei durch Kraftproben auszudrücken suchen. Gräfin Jersey hatte nicht die Vorsicht gebraucht, ihre Ringe vorher abzulegen und büßte dies durch blutig gedrückte Finger, wie sie am folgenden Tage dem zum Diner geladenen Schiffs-Commandanten zeigte.

Fregattencapitän v. Wachtel lud die britischen und deutschen Officiere und die fremden Consulen, deren Bekanntschaft er gemacht hatte, zur Tafel, der stets auch Personen des eigenen Schiffsstabes zugezogen wurden. Die erhaltenen Freibillets für Eisenbahn und Dampfer wurden bestens ausgenützt, und täglich besuchten größere oder kleinere Partien des Stabes die Blue Mountains, den romantischen Hawkesbury-Fluss, das idyllische Paramatta, die Botany Bay historischen Rufes und die zahlreichen durch land-

schaftliche Schönheit ausgezeichneten Punkte des Port Jackson. Von den letzteren ist vielleicht nicht am wenigsten interessant die Watson Bay, die die Halbinsel Inner South Head von dem Outer South Head abschnürt. Der dadurch entstehende Isthmus ist auch im verticalen Sinne niederer als die zu beiden Seiten liegenden ungeheueren Felsmassen, die er gleich einem Einschnitte trennt. Dieser Einschnitt führt den Namen The Gap und ist schon des öfteren von bei Nacht einlaufenden Schiffen für die Einfahrt in den Port Jackson angesehen worden, ein fatales Versehen, das 1857 den Duncan Dunbar mit raumer Schote auf die Felsen rennen ließ, auf denen er zerschellte und mit Mann und Maus versank. Der Duncan Dunbar diente dem intercolonialen Passagierverkehr und sein Capitän war hunderte von Malen durch die „Heads“ des Port Jackson aus- und eingelaufen. Diese Katastrophe gab unmittelbaren Anstoß zur Errichtung des rothen Leuchtfeuers auf dem Inner South Head, dessen Licht solche „Missverständnisse“ zu verhüten bestimmt ist.

Rechts und links vom „Gap“ thürmen sich die Felsmassen des Outer und Inner South Head hoch empor, in senkrechten Wänden gegen den Ocean abfallend. Die See hat diese Abstürze häufig unterwaschen, und die losgebrochenen Trümmer bilden ein Labyrinth von schwarzen Klippen, in dem sich die langen Wellen des Oceans jahrein jahraus zu Gischt und Schaum schlagen, mit nimmersatter Zunge an dem Gestein leckend. Bei schönem Wetter murmelt die See da ihr monotones Lied — hat aber ein Weststurm ihre Wogen gethürmt, dann rollt hier die Brandung in ihrem majestätischesten Tosen und Brüllen, von dem die Grundvesten der Felsen erzittern, und das herrliche Grün und Blau des Meeres, das wie ein Edelstein über den hellen Felsplatten leuchtet, so lange Stille herrscht, macht der milchweißen Gischt Platz, die auf hunderte von Metern kochend die Wellen überdeckt und vom Sturme über die Berge getragen wird, während die gebrochenen Seen Titanen gleich die Felsen hinanklettern.

In Sydney fand der Stab der Saida sehr viele von den in Albany, in Adelaide, in Melbourne und in Hobart gemachten Bekanntschaften wieder unter den Delegierten, welche die einzelnen Colonien zu der „*National Australasian Convention*“ entsendet hatten. Diese Conferenz bildete damals den Punkt, auf den alle Augen in ganz Australasien gerichtet waren und „Federation“ war das Schlagwort in der Politik, wie in der Mode. Was populär war, hieß „Federal“ — Handschuhe, Cylinderhüte, Kaffeehäuser, Zeitungen und Stiefelwichse.

Die Convention, zu welcher ganz Australasien seine gewiegtesten Staatsmänner entsendet hatte, begann gerade, während die Saida im Port Jackson lag, ihre Arbeiten mit einem Riesen-Bankett, zu dem auch die Officiere der Corvette dank der Liebenswürdigkeit des Premiers von Neu-Süd-Wales, Sir Henry Parkes, als Ehrengäste geladen wurden. Das großartige Bankett fand am 2. März 1891 in der *Centennial Hall* statt. Zwei Fronten von je sechs langen parallel gestellten Tischen bogen sich unter der Last von 660 Gedecken, vor denen gewichtige Persönlichkeiten aus ganz Australien, Tasmanien und Neu-Seeland Platz nahmen, während erhöht auf einer Daïs der dreizehnte Tisch quer über placiert war, an dem Sir Henry Parkes, als Chairman, Seine Excell. der Earl of Jersey, die Doyens der Conferenz und besonders geehrte Gäste sich niederließen, worunter auch die Officiere der Saida waren. Die Gallerie, welche an drei Wänden des Saales entlang läuft, füllte sich mit einem Flor von Damen, welche nicht am wenigsten Begeisterung zeigten, als ein

Redner nach dem anderen sich über den Toast des Abends „*One people, one destiny!*“ (Ein Volk, ein Geschick!) ausließ. Die Pausen zwischen den einzelnen Reden wurden durch ein Vocal- und Instrumental-Concert ausgefüllt, an dem auch die Riesenorgel mitwirkte.

Die australasische Föderation. — Es dürfte hier am Platze sein, in die Aufgabe dieser Convention etwas näher einzugehen, da sie bestimmt scheint, den Ausgangspunkt von Ereignissen politischer und commerzieller Tragweite zu bilden.

Australien liegt uns so ferne, dass der Klang der Worte „Australasische Föderation“ ganz fremd in continentalen Ohren klingt. Nicht so in Australien selbst. Die Frage der Föderation ist dort so alt, als die selbständige Existenz verschiedener Colonien. Dasselbe Comité, welches 1852 die Créierung eines colonialen Adelsstandes in Vorschlag brachte, nahm in seine Ausarbeitung der Constitution folgenden Passus auf:

„Eine der bedeutendsten Maßregeln der Gesetzgebung, welche diese Colonie, und die Colonien der australischen Gruppe überhaupt, erforderten, wäre die Etablierung einer *General Assembly*, welche die Gesetze über jene Fragen zu behandeln hätte, die aus intercolonialen Interessen entstanden sind und noch entstehen werden.“

„Diese Fragen, welche eine solche gemeinschaftliche Gesetzgebung erforderten, wären:

a) Intercoloniale Zolltarife und intercoloniale Cabotage;

b) Eisenbahnen, Straßen, Canäle und ähnliche Verkehrsmittel, wenn sie die Grenzen zwischen zwei oder mehreren Colonien überschreiten;

c) Die Betonnung und Beleuchtung der Küsten;

d) Intercoloniale Goldgesetze;

e) Intercoloniale Postsätze;

f) Ein höchster Appellationsgerichtshof als über den höchsten Gerichtshöfen der einzelnen Colonien stehende Instanz.“

Dieser Vorschlag war dem Bewusstsein entsprungen, dass Volksvertretung und Parlament dem Verlangen nach Selbstregierung nicht Genüge leisten, so lange die coloniale Gesetzgebungsmaschine der Controle eines Colonial-Ministeriums untersteht (welches selbst wieder vom Parlamente der vereinigten Königreiche abhängt) und nicht in ihrem Wirkungskreis dem entsprechenden Mechanismus des Mutterlandes gleichgestellt ist. Der wohlgemeinte Entwurf verfiel jedoch mit allen übrigen Details der damals ausgearbeiteten Constitution dem Fluche der Lächerlichkeit, welchen die unglückselige Idee heraufbeschwor, eine australische Aristokratie zu schaffen. Das Project verschwand nun aus den Blaubüchern, um nur zeitweise darin aufzutauchen, wenn der Mangel einheitlicher Bestimmungen zwischen den Colonien sich gelegentlich einmal unangenehm fühlbar machte. In der großen Masse des Volkes lebte jedoch die ihr täglich von neuem aufgedrängte Überzeugung weiter, dass in dieser Richtung etwas gethan werden müsse. Endlich trat eine intercoloniale Conferenz zusammen und gab der Sache Form, so dass sie vor das britische Parlament gebracht werden konnte. Dieses gestattete die Bildung eines „*Federal Council*“, zu dem die einzelnen Colonien Delegierte senden konnten oder auch nicht. Diese Versammlung war jedoch nur ein berathender Körper ohne jegliche Executivgewalt, ohne das Recht der Verfügung über Geld oder andere Mittel, um seine Vorschläge zur Ausführung zu bringen. Die drei vom *Federal Council* abge-

haltenen Sessionen waren daher nichts weniger als fruchtbringend, und es griff eine Agitation platz, die einen zufriedenstellenderen Zustand herbeiführen sollte. Dieser gelang es, dem britischen Parlamente die Sanctionierung der Conferenz abzupressen, welche 1891 in Sydney tagte und die Föderation zustande bringen sollte.

Dies ist in kurzen Zügen die Geschichte des Vorganges. Zwischen ihren Zeilen steht jedoch vieles, das niemand ausspricht. Trotzdem ist die Absicht ziemlich klar: die australischen Colonien wollen sich von der Gesetzgebung des Mutterlandes emancipieren und der Centralisation ein Ende machen, die in der Organisation der höchsten Regierungsämter Großbritanniens geübt worden ist, jener Centralisation, die in diesem Falle thatsächlich den Gang aller Geschäfte ernstlich behindern muss; wird doch die letzte Entscheidung an einem Orte gefällt, der so weit von Australien absteht, als es auf der Erdkugel irgend möglich ist, und Leute entscheiden sein Geschick, die weder die Verhältnisse kennen, noch ein Interesse daran haben. Mit einem Worte, die Colonien Australiens wollen einen selbständigen Verband kleiner Republiken nach dem Muster der Staatengruppen Amerikas bilden, an dessen Spitze sie den Souverain, welcher den englischen Thron inne hat, stehen lassen — so lange er ihnen genehm ist. Die Regelung intercolonialer Angelegenheiten ist mehr oder weniger ein Vorwand zur Einsetzung einer gemeinschaftlichen Regierung. Die Frage vollkommener Selbständigkeit tritt deutlich in der von Tag zu Tag erhöhten Bedeutung zutage, welche die Colonien auf eine aus ihnen selbst gebildete, ihnen stets zur Disposition stehende Wehrmacht legen. Das britische Parlament war und ist nicht mächtig genug, der Forderung ganz zu widerstehen. Es nahm also im Beginne den Vorwand buchstäblich und setzte eine Körperschaft, das *Federal Council* ein, das seinen angeblichen Zweck ja hätte erfüllen können, da seine Rathschläge einträchtiglich von den Regierungen der einzelnen Colonien hätten befolgt werden können; aber der angestrebte Zweck, die Befreiung von der Gesetzgebung der „vereinigten Königreiche“, ist nicht erreicht. Kühner gemacht durch das erlangte Zugeständnis, aber nicht zufrieden, delegierten die Colonien neuerdings eine Conferenz, welche 1890 in Melbourne tagte und die folgende Resolution in einer Adresse an die Königin unter der Versicherung der hingebendsten Unterthanentreue zum Ausdruck brachte:

1. Der Überzeugung der Conferenz nach werden die Interessen der gegenwärtigen und zukünftigen Prosperität der australischen Colonien am besten durch eine baldige „Vereinigung unmittelbar unter der Krone“ gewahrt; ferner hegt die Conferenz, bei vollster Anerkennung der guten Dienste des *Federal Council*, die Ansicht, dass die sieben seither verflossenen Jahre das nationale Leben Australiens in Bezug auf die Befähigung zur Selbstregierung so weit entwickelt haben, dass das seit jeher gehegte Verlangen der Colonien nach der Vereinigung unter eine einzige legislative und executive Regierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt gerechtfertigt erscheint.

2. Zu dieser geplanten Vereinigung der australischen Colonien soll auch den entfernteren australasischen Colonien der Zutritt unter gegebenenfalls zu vereinbarenden Bedingungen freistehen.

3. Die Mitglieder der Conferenz sollen die nöthigen Schritte thun, um die Gesetzgebung ihrer respectiven Colonien zu veranlassen, während des gegenwärtigen Jahres (1890—1891) Delegierte zu einer „National-australischen Convention“ abzusenden, mit der Vollmacht, über geeignete Pläne zu einer föderierten Constitution zu berathen.

4. Diese Convention soll aus nicht mehr als 7 Mitgliedern für jede Colonie mit verantwortlicher Regierung und nicht mehr als 4 für jede Kron-Colonie bestehen.

Diese Convention war es, deren Eröffnung am 2. März 1891 in Sydney, wie bereits erwähnt, gefeiert wurde. Natürlich fehlte es bei diesem Anlasse nicht an Telegrammen und Adressen von allen möglichen Clubs, Vereinen und selbst Religionsgenossenschaften, von denen der Curiosität wegen das folgende hier Anführung finden soll:

„Christlicher Frauen-Mäßigkeitsverein von Victoria“.

Melbourne, am 5. März 1891.

An den Präsidenten und die Delegierten der Föderations-Convention!

Mit regem Interesse verfolgt der Christliche Frauen-Mäßigkeitsverein die Bewegung, welche den Zusammentritt Ihrer Versammlung zustande gebracht hat, nämlich die Föderation der australischen Colonien.

Darf der Verein nicht hoffen, dass in diesem erleuchteten Zeitalter die jüngstgeborene Nation der Erde in ihre Constitution ein allgemeines Stimmrecht ohne Rücksicht auf das Geschlecht aufnehmen und den Handel mit geistigen Getränken (*drink traffick*) [ausgenommen für wissenschaftliche und medicinische Zwecke] durch ein Volksvotum verbieten werde!

Wir verlangen dies im Namen Gottes, im Interesse der Familie, der Kirche und des Staates!

Gez.: etc. etc.

Ernsteren Inhaltes ist ein kurzes Schreiben der Gewerbekammer in Victoria, welche der künftigen Föderal-Regierung anempfiehlt, sich die Macht zu reservieren, zu Gunsten des britischen Reiches und seiner Colonien Differenzial-Zolltarife zu edieren. Es scheint jedoch sehr zweifelhaft, ob das föderierte Australien das Mutterland dergestalt begünstigen wird. England hat sich, speciell in Australien, unerwarteterweise durch die Gesetzesverfügung sehr geschadet, dass jeder importierte Artikel die Angabe des Ortes der Manufactur tragen müsse.

Die Berathungen der „*National Australasian Convention*“ dauerten bis 9. April 1891. Bis zu dieser Zeit brachte sie den Entwurf einer Föderal-Constitution zustande, der dem ganzen Volke Australasiens zur Approbation durch ein Plebiscit vorgelegt wurde.

Die Hauptpunkte dieser Constitution sind folgende:

Die Colonien, welche dem beabsichtigten staatlichen Gemeinwesen beitreten, führen den Namen von „Staaten“.

Die Gesetzgebung dieses Gemeinwesens liegt in den Händen eines föderalen Parlaments, welches aus dem Souveraine von Großbritannien, einem Senate und einem Abgeordnetenhause besteht.

Die königliche Gewalt wird durch einen von der Krone ernannten Generalgouverneur repräsentiert.

Der Senat besteht aus je acht Mitgliedern für jeden Staat, die von dem Parlamente dieses Staates auf sechs Jahre derart gewählt werden, dass alle drei Jahre die Hälfte durch Neuwahl ersetzt wird. Zur Candidatenschaft für den Senat wird ein Alter von mindestens dreißig Jahren und die in dem be-

treffenden Staate gesetzliche Qualification zu einem Wähler für das Abgeordnetenhaus (Unterhaus) erfordert.

Das Abgeordnetenhaus besteht aus Mitgliedern, die aus von drei zu drei Jahren vorzunehmenden Wahlen hervorgehen, und zwar hat jeder Staat für je 30 000 Einwohner einen Abgeordneten, mindestens aber deren vier, zu entsenden. Ein Restbetrag an Einwohnern von wenigstens 15 000 wird für eine volle Einheit gezählt. Australneger zählen hiebei nicht mit.

Jeder Abgeordnete muss im Minimum 21 Jahre alt sein und die Berechtigung haben, in seiner Colonie als Wähler für das Abgeordneten- (Unter-) Haus aufzutreten.

Das Abgeordnetenhaus kann vom Generalgouverneur aufgelöst werden, nicht aber der Senat.

Die Gesetzgebung dieses Parlaments umfasst der Hauptsache nach:

1. Die Regulierung von Handel und Verkehr nach Innen und Außen.

2. Die Hafengebüren, Zölle und Prämien mit der Beschränkung, dass in dieser Beziehung keiner der föderierten Staaten irgendwie bevorzugt oder benachtheiligt werden dürfe, sondern überall vollkommene Gleichheit herrschen müsse, und dass der intercoloniale Handel vollkommen frei sein müsse. Die beitretenden Staaten begeben sich ihrerseits des Rechtes, derlei Abgaben einzuheben, resp. Prämien zu erfolgen.

3. Die Aufbringung der Geldmittel durch irgend ein anderes in allen Staaten gleichförmig durchzuführendes System der Besteuerung. Dieses Recht der Steuerausschreibung besteht neben dem von jedem einzelnen Staate für sich geübten.

4. Die Aufnahme von Anlehen.

5. Den Post- und Telegraphendienst.

6. Die militärische und maritime Vertheidigung des Gemeinwesens, wie auch jedes einzelnen Staates, sowie die Mobilmachung von Streitkräften zur Ausführung und Aufrechterhaltung der Gesetze, sei es jener des Gemeinwesens, sei es jener von einzelnen Staaten.

7. Die Kriegsvorräthe.

8. Die Schiffahrt.

9. Die auf See auszulegenden Seezeichen und Bojen; die Leuchtfeuer und Leuchtschiffe der Meeresküste.

10. Die Quarantäne.

11. Die Hochseefischerei in australischen, jedoch außerhalb der Territorialmeere liegenden Gewässern.

12. Die periodischen Volkszählungen und die Führung der Statistik.

13. Das Münzwesen und die Währung.

14. Das Bankwesen und die Emission von Papiergeld.

15. Maß und Gewicht etc. etc., dann

.
.

24. Die Ein- und Auswanderung.

.

26. Die auswärtigen Angelegenheiten und Verträge.

.

28. und 29. Die Flusschiffahrt und den Bahnverkehr, soweit sie nicht innere Angelegenheiten der einzelnen Staaten sind.

.

31. Die Übernahme aller jener Functionen der Gesetzgebung in einzelnen Staaten oder Theilen davon, welche bisher das britische Parlament oder das Federal Council ausgeübt hat.

Gesetzesvorschläge, welche eine Verwendung von Staatsgeldern oder eine Erhebung von Abgaben betreffen, müssen ihren Ursprung im Abgeordnetenhause nehmen, dem jedoch der beabsichtigte Zweck zuerst durch den Generalgouverneur (analog der vom britischen Parlamente beobachteten Form) anempfohlen sein muss.

Der Senat hat in Bezug auf gemachte Gesetzesvorschläge dieselben Rechte wie das Abgeordnetenhaus, mit Ausnahme der Steuer- und Budget-Gesetze, welche er entweder annehmen oder verwerfen, nicht aber abändern kann.

Die durchgegangenen Gesetzesvorschläge werden dem Generalgouverneur vorgelegt zur Ertheilung der Sanction im Namen der Königin. Diese kann er ertheilen oder verweigern oder auch der Königin selbst vorbehalten. Es steht ferner in seiner Befugnis, Gesetzesvorlagen dem Parlamente unter Bekanntgabe der von ihm gewünschten Abänderungen zurückzustellen, über welche das Parlament dann zu Rathe gehen wird.

Der Generalgouverneur ist der Repräsentant der königlichen, somit der Vollzugs-Gewalt und der Autorität des Gemeinwesens.

Zu seiner Unterstützung und Berathung ist ihm eine Körperschaft beigegeben, welche den Namen „*Federal Executive Council*“ führt; deren Mitglieder werden vom Generalgouverneur ernannt.

Zur Ausübung der vollziehenden Gewalt ernennt der Generalgouverneur sieben Minister, welche den verschiedenen Regierungs-Departements vorstehen, in dieser Eigenschaft Mitglieder des „*Federal Executive Council*“ sind und ihr Amt verwalten, „so lange es dem Generalgouverneur gefällt“ (*during the pleasure of the Governor General*), eine Ausdrucksweise, die besagen will, „so lange die politische Partei, welcher sie angehören, im Parlamente die Majorität hat.“

Die föderale Regierung übt auch richterliche Functionen aus, und zwar durch den „Obersten Gerichtshof von Australien“, dessen Richtercollegium das Parlament ernennt, und durch andere Gerichtshöfe, die vom Parlamente fallweise eingesetzt werden.

Der „Oberste Gerichtshof“ ist der Hauptsache nach das Appellationsgericht der obersten Instanz, welches in Australien die Agenden versehen soll, die bisher die Königin, berathen von dem geheimen Staatsrathe, als oberste Gerichtsinstanz versehen hat. Dieser Gerichtshof hat jedoch auch eine directe Gerichtsbarkeit, wenn das Gemeinwesen oder einer von dessen Beamten, ein Staat, ein Minister oder ein fremder Consul Partei ist. Doch werden diese Agenden, sowie solche der Jurisdiction der Admiralität und Angelegenheiten, welche zwischen verschiedenen Staaten schweben, deren Gesetze darüber differieren, in der Regel von den obangeführten, fallweise vom Parlamente zu etablierenden, Gerichtshöfen ausgetragen.

Diese Verfügungen würden also eine Ingerenz des Mutterlandes auf die Jurisdiction vollkommen eliminieren. Nur in Fällen, in denen es sich um die öffentlichen Interessen des Gemeinwesens, eines Staates oder eines anderen Theiles des großbritannischen Reiches handelt, kann die Königin gestatten, den Instanzenzug noch über den obersten Gerichtshof bis zu ihrem Staatsrathe als allerletzter Instanz weiterzuführen.

Die von den einzelnen Staaten contrahierten Anlehen können, bei Zustimmung der sämmtlichen Parlamente, vom Gemeinwesen übernommen, und aus jenem aliquoten Theile des Überschusses an Revenuen getilgt werden, welcher sonst dem betreffenden Staate in Proportion zu den von ihm geleisteten Abgaben rückerstattet worden wäre.

Die Regierungsgewalt der Parlamente der einzelnen Staaten bleibt in allen nicht von der föderalen Constitution berührten Punkten dieselbe wie früher. Über die Art der Ernennung und Einsetzung der Gouverneure in den respectiven Staaten wird das föderale Parlament Bestimmungen treffen.

Die Bildung neuer Staaten durch Theilung oder Vereinigung der bestehenden, sowie eine Verschiebung von Grenzen darf nur mit Bewilligung der Parlamente der betheiligten Staaten geschehen.

Der Sitz der Regierung wird vom föderalen Parlamente bestimmt werden, das erste Zusammentreten dieser Körperschaft findet an einem von allen Gouverneuren zu vereinbarenden Orte statt.

Der Schwerpunkt dieser Constitution liegt darin, dass jedes Australien directe betreffende königliche Prärogative auf australischem Boden selbst ausgeübt wird und dies ist vorderhand das Verlangen des „australischen Volkes". Über das Schicksal des Entwurfes ist noch nichts in die Öffentlichkeit gedrungen; ob aber nun dieser oder ein ähnlicher zur Ausführung gelangen wird, gewiss ist, dass das Trachten dahin geht, die jetzt schon nicht besonders zahlreichen Stränge, die Australien mit England verbinden, auf ein einziges schmales Band, den Namen des Regenten, zu reducieren. England wird sich gewöhnen müssen, Australien als ein alliiertes fremdes Reich zu betrachten, kann sich aber als Trost dafür sagen, dass speciell seine Flotte für den Fall eines Krieges dadurch bedeutend entlastet wird.

An directem Einkommen liefern die Colonien dem Mutterlande ohnehin nichts, einem britischen Staatsprincipe zufolge. Das ganze materielle Interesse, das England an Australien hat, ist also die Erhaltung des Handels, die ihm nicht entgeht, so lange es dem Tochterlande alles Verlangte gewährt, und sich sorgfältig vor Allem hütet, was wie Herausforderung gedeutet werden könnte; einer solchen würde Australien prompt ebensolche Maßregeln entgegenstellen, wie seinerzeit die jetzigen Vereinigten Staaten. Wie Australien sich im Falle eines Krieges stellen wird, hängt wohl auch ganz von der Stimmung ab, die das Mutterland zu erzeugen imstande war — enthusiastische Hilfeleistung gegen den Feind, sogar unter eigener Entblößung, und Erklärung des Abfalles und bewaffnete Neutralität sind bei dem lebhaften Temperamente Australiens gleich wahrscheinlich.

Abfahrt von Sydney und Reise nach Neu-Seeland. — Nach neuntägigem Aufenthalte verließ am Morgen des 7. März S. M. Schiff Saida den Port Jackson, um die Reise nach Neu-Seeland fortzusetzen. Der herrschenden Windstille wegen war die Maschine in Gebrauch genommen worden, und ihre Kraft musste auch beansprucht werden, um dem Schiffe genügenden Seeraum zu schaffen, denn außerhalb der „Heads" wehte flaue Ostbrise. Es wurden daher erst Segel gesetzt, nachdem das Schiff sich 25 Seemeilen in östlicher Richtung vom Lande entfernt hatte.

Die nächsten Tage brachten keine wesentliche Veränderung in den Windverhältnissen; die Brise war zumeist aus ONO, nur selten aus NO, es war

daher an das directe Erreichen der Cook-Straße oder gar des Nord-Caps nicht zu denken. Diese Brisen, im Vereine mit dem meist südlich gerichteten Strome drückten das Schiff bis auf den 44. Breitegrad hinab. Hier kündigte sich ein Wetterumschlag durch fallenden Barometerstand und todten Seegang an. In der That ließ eine tiefe Barometer-Depression, die mit südöstlicher Bahn über das Schiff hinzog, in der Nacht vom 12. auf den 13. März den NO-Wind unter strömendem Regen zum Sturme anwachsen. Am Vormittage des 13. erreichte er die Stärke 10 und rollte eine mächtige See vor sich her, in der die Corvette, unter dreifach gereeftem Vor- und Groß-Marssegel und dreifach gereeften Gaffelsegeln beiliegend, schwer arbeitete. Zahlreiche Seen wurden übernommen und die noch in Mauritius mit Bordmitteln verfertigten Deckel für die Luken erwiesen sich bei dem ungenügenden Abfluß, den das auf Deck genommene Wasser hatte, als sehr nutzbringend. Nichtsdestoweniger war die Batterie stets überschwemmt, da das Wasser bei dem mächtigen Anprall der See seinen Weg durch Stückpforten und Speigatte fand. Eines der letzteren wurde sogar leck und Wassermengen ergossen sich in eines der Kohlendepots. Auch an sonstigen Havarien ließen es Sturm und See nicht fehlen. Das Vormarssegel zerriss während des Reefens und es bedurfte sechsstündiger angestrengter Arbeit, um das Segel mit einer ausgesuchten Raabemannung von doppelter Stärke wechseln zu können. Auch der Sturmklüver gieng in Stücke und alle vorstehenden Theile des todten Werkes, unter welche die See hineinhämmern konnte, erlitten kleinere Havarien. Am Abend des 13. gieng das Barometer-Minimum über das Schiff hinweg. Das Aneroid zeigte 746,4 *mm*, und der Wind flaute im Zeitraume von anderthalb Stunden von Stärke 10 bis zur Stille ab, um, wie erwartet, nach dem Passieren der Depression ebenso schnell wieder zu frischen, nun aber aus SW kommend.

Da das Schiff sich infolge der bösen Wetterverhältnisse weit im Süden, fast auf der Höhe des Südendes der Süd-Insel[1]) von Neu-Seeland befand, ließ Fregattencapitän v. Wachtel, dem die Gesundheit und das Wohlergehen seiner Bemannung stets am Herzen lag, den Cours auf den vielgerühmten Milford Sound nehmen, um den Leuten durch kurzen Aufenthalt vor Anker Gelegenheit zu geben, sich von den Strapazen des letztmitgemachten schlechten Wetters zu erholen, das, obwohl von kurzer Dauer, doch zwei Tage harter Arbeit ohne Möglichkeit des Schlafes gekostet hatte. Dieser menschenfreundlichen Denkungsart des Schiffscommandanten hatte die Bemannung der Saida es zu danken, dass sich ihren staunenden Augen der Anblick des feenhaften Fjordes erschloss. Der Südwestwind brachte das Schiff der Küste näher, deren schneebedeckte Berge am Morgen des 15. durch den sich verziehenden Wolkenschleier sichtbar zu werden begannen. Vor Einbruch der Dunkelheit konnte jedoch der Milford Sound nicht mehr erreicht werden, weshalb die Corvette die Nacht über, während welcher der Wind nochmals bis zur Stärke 9 sich erhob, mit kurzen Segeln auf etwa fünfzehn Meilen von der Küste beilag.

[1]) Die officiellen Namen der Neu-Seelands-Inseln sind Nord-Insel, Mittel-Insel und Stewart-Insel, eine ganz sinnlose Bezeichnung, da die Stewart-Insel ein unbedeutendes Eiland ist, dessen Größe in keinem Verhältnis zu der Ausdehnung der beiden anderen steht. Gegenwärtig bricht sich überall die Bezeichnung als Nord-Insel, Süd-Insel und Stewart-Insel Bahn, die auch hier angewendet werden soll.

Capitel IX.

Neu-Seeland. — Überblick seiner Geschichte vom Jahre 1862 an. Die Maori-Race, ihre Gegenwart und Zukunft. Der Milford Sound. Reise nach Wellington; — die Stadt und der Hafen. — Fahrt nach Auckland. — Die Saida in Auckland. — Die „unheimliche Region“ Neu-Seelands. — Aufgeben des projectierten Besuches von Chili. — Abreise.

Überblick der Geschichte Neu-Seelands vom Jahre 1862 an. — Wer immer sich für das herrliche Neu-Seeland, das Wunderland des Südens, im Reichthume seines Bodens, in der überwältigenden Schönheit seiner Natur interessiert, dem ist gewiss unseres genialen Landsmannes Prof. Dr. Friedrich v. Hochstetters liebenswürdiges Buch über Neu-Seeland nicht fremd geblieben. An den geistreichen Deductionen, feinen Beobachtungen und wissenschaftlich gediegenen Abhandlungen dieses Gelehrten Kritik zu üben, stünde selbst einem Manne von Ruf in der Gelehrtenwelt kaum zu. Es möge daher dieser Publication gestattet sein, an das Werk Hochstetters sich anzulehnen und das Schicksal des „Großbritannien des Südens“ erst von dem Momente an zu verfolgen, in dem Hochstetter es verließ. Das durch „Hokitika's“ (so nannten ihn die Maori) lebhafte Schilderungen der Maori erweckte Interesse an dem Schicksale dieses Volkes, soweit es sich bis zum heutigen Tage erfüllt hat, zu befriedigen; die Entwicklung von Neu-Seeland zu verfolgen; den überaus großartigen Theil dieses Landes, welchen zu besuchen es Prof. Hochstetter nicht vergönnt war, den Fjorddistrict, zu beschreiben und endlich einen Blick auf die Entfaltung der Städte Wellington und Auckland zu werfen, ist Hand in Hand mit dem Berichte über die Reise S. M. Schiffes Saida der Zweck dieses Capitels.

Es soll vorerst in kurzem hier resumiert werden, in welchem Stadium seiner Geschichte sich Neu-Seeland befand, als Hochstetter 1862 sein Buch beschloss.

Neu-Seeland war damals nur zum geringen Theile colonisiert, auch durchaus nicht vollkommen erforscht. Die Anzahl der Maori war auf 56 000 geschätzt, und etwa 60 000 Colonisten waren ihre Nachbarn geworden, welche circa 48 650 Hektar Land cultiviert hatten. Der ersten Niederlassung, Kororareka, welche an den Gestaden der Bay of Islands lag, waren 1840 Wellington und 1841 Auckland, Wanganui, New Plymouth und Nelson als entstehende Ansiedelungen gefolgt. Neu-Seeland war zur selben Zeit von Neu-Süd-Wales abgetrennt und eine selbständige Colonie geworden.

Kororareka war durch den „Napoleon Neu-Seelands", Honi-Heke, dem Erdboden gleichgemacht worden, in einem Kriege, der seine Veranlassung nicht nur in dem Ehrgeize eines Einzelnen, sondern in dem erwachenden Bewusstsein von Macht und Recht im ganzen Volke der Maori gefunden hatte. Handhaben dazu hatten sich, wie auch später, in Streitigkeiten gefunden, zu denen der Vertrag von Waitangi stets führen musste, solange über den Begriff des Landeigenthums und Besitzes überhaupt bei Maori und Europäern ganz verschiedene Rechtsbegriffe herrschten. — Waffenglück und das eingreifende Walten der Natur, welche Te Heuheu, einen mächtigen Häuptling, in einem Bergsturz verschüttete, hatten den Krieg zugunsten der Eingewanderten entschieden, natürlich aber ohne die Sinnesart der Eingeborenen zu ändern.

1847 waren Otago (jetzt Dunedin) am Port Chalmers, 1850 Canterbury und Lyttelton, die heutige Hafenstadt von Christchurch entstanden. 1851, also im selben Jahre wie in Australien, war in Neu-Seeland das erste Gold gefunden worden, und zwar in der Provinz Otago, 1853 auch am Coromandel Harbour, in der Nähe von Auckland. Im selben Jahre wurde die Colonie in sechs Provinzen getheilt, von denen jede einzelne sich selbst regierte — ein unhaltbarer Zustand der Dinge, dem Dr. Hochstetter ein baldiges Ende prophezeite, welches denn auch 1876 eintrat.

Das Jahr 1853 war überhaupt reich an Unheil für Neu-Seeland, und nicht das geringste hievon war vielleicht die Abberufung seines Gouverneurs, Sir George Grey, und dessen Ersetzung durch Sir Gore Browne, denn der letztere trägt einen großen Theil der Schuld an dem vierjährigen Taranakikriege, den er durch rechtzeitiges energisches und gerechtes Vorgehen hätte verhindern können, während er es sogar unterließ, den offenbaren Anzeichen des Krieges, die ganz Neu-Seeland alarmierten, Bedeutung beizumessen, und in solch kritischem Momente die Maori noch provocierte.

Seine schlechte Politik, welche ihm schließlich nur mehr den Ausweg der Gewalt offen ließ, und der unglückliche Ausgang seiner militärischen Unternehmungen trugen ihm endlich 1861 die Abberufung ein, und Sir George Grey ward neuerdings zum Gouverneur ernannt. Ihm galten die Zeilen, mit denen Prof. Dr. Hochstetter sein Buch beschließt: „Es ist die schwierige Aufgabe Sir George Greys, zu verhindern, dass dieser Kampf (der Racenkampf) von neuem zu einem Kriege ausarte, der die gesegneten Fluren im Innern der Insel, das sichere Erbtheil zukünftiger Generationen von Colonisten, mit Blut befleckt, mit Mord und Todtschlag. Könnte auch über den endlichen Sieg europäischer Truppen und Waffen kein Zweifel sein, so ist doch ebenso sicher, dass ein solcher Kampf die Colonie auf langehin in der Entwicklung ihres Wohlstandes zurückwerfen würde."

Sir George Grey war sich über die seiner harrenden Aufgabe vollkommen im klaren, wie sein Verhalten zeigte.

Bei seiner Ankunft waren die Stämme in der Umgegend von Taranaki in offener Fehde mit der Regierung Neu-Seelands, und nur momentan durch einen von Gouverneur Browne eingegangenen Waffenstillstand (den sie übrigens, wie alle ihre Versprechungen, pünktlich einhielten) von der Ausübung weiterer Feindseligkeiten zurückgehalten. Die Stämme am Waikatoflusse hatten ihren König gewählt, der durchaus kein Schattenkönig war; wenn sie sich bisher auch in dem Kampfe derer, die ihre Interessen verfochten, neutral verhalten hatten, so begann doch bereits der Einfluss sich fühlbar zu machen, den der Ausgang der bisherigen Operationen ausübte, der ihre Sym-

pathien für die siegreiche Sache in Anspruch nahm, während einzelne Europäer unklug genug waren, ihrer Meinung öffentlich Ausdruck zu geben, dass dieselbe auch eine gerechte sei. Dies hätten die „Vertreter der Menschenrechte“ früher thun müssen, als es vielleicht noch Zeit war, dadurch Blutvergießen zu verhindern. Jetzt, wo diese Parteinahme für die allerdings gerechte Sache der Maori nur die Ausdehnung des furchtbaren Krieges vergrößern, neue Feinde heraufbeschwören musste, um sie ihrer Vernichtung entgegenzutreiben, war es weder klug noch edel, den bisher neutralen Stämmen eine solche Aufmunterung zum Kampfe zu geben.

Durch anderthalb Jahre enthielt sich Gouverneur Grey jeglicher Feindseligkeit. Er besuchte die Häuptlingsversammlungen der Maori und verhandelte persönlich mit ihren Großen, da er ihrer Sprache vollkommen mächtig war. Er ertheilte allen, die am vorigen Aufstande theilgenommen hatten, Amnestie. Seine Friedensvorschläge waren daran, angenommen zu werden, den Stein des Anstoßes bildete nur die Anerkennung des gewählten Maorikönigs. Da machte eine Handlung des Gouverneurs, die aus Unkenntnis der Sitten der Eingebornen entsprang, alles bereits Errungene wieder zunichte, und der Krieg brach von neuem aus. Sir George Grey hatte sich nämlich entschlossen, die Scheinursache des Krieges, einen Block Landes, den Gouverneur Browne von einem Eingebornen gekauft hatte, während doch das Land gemeinschaftlich Eigenthum des ganzen Stammes war, zurückzugeben. Auf dem Lande waren aber seinerzeit die Vermesser überfallen worden und ihr Blut hatte den Boden getränkt, was diesen, nach der Sitte der Eingebornen, an und für sich, ohne weitere Bedingung, zum Eigenthum der Verwundeten, respective ihres Volkes machte.[1])

Der Rücktritt von dem nach Maorisitten nunmehr gerechten Anspruch auf den sogenannten Waitarablock wurde natürlich als ein Zeichen der Schwäche aufgefasst, und als Grey einen andern Block Landes, den die Maori als Pfand für den Waitarablock inne hatten, militärisch besetzen ließ, begannen die Feindseligkeiten von neuem, indem zwei englische Patrouillen abgefangen und niedergemacht wurden.

Während Gouverneur Grey daraufhin Auckland verließ, um nach Taranaki zu eilen, erhoben sich auch die Waikatostämme in der unmittelbaren Nähe von Auckland und vertrieben die englische Behörde. Dieses Vorgehen ließ Grey in den Waikato-Maori die Anstifter auch der neuen Feindseligkeiten in Taranaki vermuthen, und da er außerdem Besorgnis hegte, dass ein Anschlag auf Auckland geplant sei, berief er General Cameron mit allen entbehrlichen Truppen von Taranaki nach dem Waikatothale und begann den Feldzug, den er nun für unvermeidlich hielt. In zahlreichen Scharmützeln, in welchen die Maori mit gewohnter Tapferkeit kämpften, erlitten sie erhebliche Verluste. Sie wurden durch die Übermacht erdrückt und schließlich geschlagen. Doch wurde kein formeller Frieden geschlossen, sie behielten ihren König und ihre Flagge. Englischerseits standen im Felde 10 000 Mann regulärer Truppen, darunter etwas Feldartillerie, dann 5000 Freiwillige, 5 Fregatten und Corvetten, welche etwa 300 Mann Landungstruppen beistellten, und etwa 10 Truppen-Transportdampfer, sowie einige schwere Geschütze mit einer Cavalleriebedeckung von etwa 500 Mann.

[1]) Jede Sache, die vom Blute irgend einer Person benetzt wurde, gieng nach Maoribrauch dadurch in deren Eigenthum über.

Der Krieg am Waikato verlief sozusagen in den Sand, während er in Taranaki, Wanganui und an der Südostküste der Nordinsel weiter wüthete. Im December 1863 capitulierte der Maorikönig, und die englische Flagge verdrängte die Flagge der Maori. Damit waren jedoch die Feindseligkeiten nicht beigelegt. Einige energische Parteigänger der Maori verstanden es, ein religiöses Element in den Aufruhr hineinzuspielen, indem sie die Secte der Hau-Hau gründeten, welche sie zu fanatischem Kriegseifer zu entflammen wussten. Inzwischen war es den Engländern aber gelungen, sich die Allianz einiger Maoristämme zu erwerben, die, mit der Kriegführung im Busch besser vertraut als die Rothröcke, sehr wertvolle Verbündete waren. Dafür aber gelang es im August und September 1864 einer großen Anzahl von Kriegsgefangenen, sich zu flüchten, und diese bildeten den Herd neuer Insurrection. Gouverneur Grey proclamierte zu wiederholtenmalen den Frieden, allein sobald einer der einzelnen Stämme pacificiert war, erneuerte jedesmal ein anderer den Kampf, bis endlich Generalmajor Trevor Chute, welcher General Cameron im Commando gefolgt war, mit einigen energischen Schachzügen im Januar und Februar 1865 dem Aufstande, der mit kurzer Unterbrechung fast vier Jahre gedauert hatte, ein Ende machte.

Der Krieg hatte zahllose Opfer auf beiden Seiten gekostet und riesige Summen verschlungen. Große Verwüstungen waren angerichtet worden, und die Nordinsel war in diesem Zeitraume bedeutend hinter der Südinsel zurückgeblieben. Doch selbst auf der Nordinsel hatte der Fortschritt nicht ganz gefeiert.

Die Colonisten waren mit December 1864 auf im ganzen 171 931 Seelen angewachsen, von denen jedoch mehr als die Hälfte sich auf der Südinsel niedergelassen hatte. Der Juli 1863 brachte Neu-Seeland die erste Telegraphenlinie, der December 1864 die erste Eisenbahn (von Lyttelton nach Christchurch), nachdem noch inmitten aller der geschilderten Wirren am 27. Februar 1864 der Grundstein zu einer Landesausstellung in Dunedin gelegt worden war; gewiss ein Zeichen von der Leistungsfähigkeit des Landes oder vielmehr von dem Vertrauen der Capitalisten in dieselbe, welche den Nervus rerum in solchem Maße beistellten, dass Neu-Seeland heute die verschuldetste der englischen Colonien ist.

Im November 1864 wurde der Sitz des Gouverneurs von Auckland nach Wellington verlegt (der Grund hiefür ist nicht recht einzusehen, und in der That theilen die Gouverneure seit dieser Zeit das Jahr zwischen Wellington und Auckland). Dasselbe Jahr sah die Entdeckung der Goldfelder von Hokitika (der Name, den die Maori Prof. Hochstetter gaben und den nun ein Städtchen im oberen Drittel der Westküste der Südinsel, Provinz Nelson, trägt). Überhaupt sind auf dieser Insel viele Erinnerungen an das schöne Österreich zu finden, die meistens dem Gefühle der Vaterlandsliebe zu danken sind, das einen anderen unserer Landsleute, einen intimen Freund Prof. Hochstetters, Dr. Julius Haast, bei der Wahl der Namen geleitet hat, mit welchen er die von ihm durchforschten Gebiete belegte.[1]) Wie heimelt es einen an, in den Karten des Alpengebietes, mitten unter englischen *peaks* und *glaciers* auf einmal den Namen S. M. des Kaisers, des weiland Kronprinzen

[1]) Dr. Jul. Haast war der Reisebegleiter Prof. Hochstetters auf seiner neunmonatlichen Tour durch die Nord-Insel und den Nordtheil der Süd-Insel, später der erste Regierungsgeologe Neu-Seelands, angestellt von der Provinz Canterbury.

Erzherzog Rudolf und gelehrter Landsleute zu finden, darunter den Hochstetters selbst!

Die Fläche cultivierten Landes erreichte 1867 etwa 274000 Hektar, hatte sich also in den letzten 10 Jahren versechsfacht, und Neu-Seeland begann ein eminent ackerbautreibendes Land zu werden. Doch wurde auch die Rinder- und Schafzucht nicht vernachlässigt. Der Stand des Rindviehes hatte sich verdreifacht, jener der Schafherden war seit Hochstetters Abreise auf das achtfache gestiegen, nämlich auf 8,5 Millionen, von deren Ertrag Wolle im Werte von 1,5 Millionen Pfund (15 Millionen Gulden in Gold) exportiert wurde — und alles dies trotz des unglücklichen Maorikrieges. Welch ungeheurer Fortschritt stattgehabt hätte, falls es möglich gewesen wäre, dieses Blutvergießen zu verhüten, welches friedliche Einwanderer abschreckte, den Landbau einer ganzen Hälfte der Colonie vernichtete und den Handel lahm legte, ist gar nicht zu ermessen.

Inzwischen war aber der Frieden auf der Nordinsel durchaus nicht vollständig hergestellt. Die Hau-Hau führten einen grausamen Guerillakrieg im kleinen weiter und erfuhren eine unliebsame Verstärkung durch Te Kooti und seine Bande, Kriegsgefangene, welche man nach den Chatham-Inseln gebracht hatte, die aber am 3. Juli 1868 sich eines mit Proviant dahin gesendeten Schooners bemächtigten, nach Neu-Seeland zurückkehrten und in der Poverty Bay landeten, von wo sie ihren Weg quer durch die Nordinsel durch Morden und Brennen kennzeichneten. Trotz dreimaliger Niederlage vor Truppen und bewaffneten Ansiedlern trieb diese Geißel ihr Unwesen durch volle zwei Jahre, welcher Zeit es bedurfte, um die ursprünglich 187 Köpfe starke Mörderbande bis auf den letzten Mann aufzureiben.

Gegen Ende 1867 wurde Sir George F. Bowen zum Nachfolger Sir George Grey's ernannt, welcher seinen Wohnsitz in Neu-Seeland nahm, wo die Insel Kawau im Haurakigolfe sein Eigenthum war. Er hatte der Colonie ungezählt Gutes gethan und hatte sie siegreich durch die ohne seine Schuld unvermeidlich gewordene Krise des Racenkampfes geführt; aber auch den Errungenschaften des Friedens hatte sich unter seiner Administration ein weites Feld eröffnet. Ein Zeugnis seiner Munificenz ist die öffentliche Bibliothek von Auckland, die ihm nebst ihrem Entstehen auch den größten Theil ihrer Bände verdankt, unter denen die gesammte, je über Neu-Seeland publicierte Literatur in schlichten und prächtigen Werken zu finden ist, darunter — für Seeleute besonders interessant — Cooks Original-Tagebücher.

Sir George Grey erscheint wieder im öffentlichen Leben Neu-Seelands 1877—1879, in welchen Jahren er als Premier fungierte. Doch scheint er mit der raschen Entwicklung Neu-Seelands nicht Schritt gehalten zu haben, und seine Politik war durchaus nicht populär. Seine Person wurde es in der Folge noch weniger, da er seinen Unmuth nicht verbergen konnte, so dass ihm der Vorwurf der Selbstsucht gemacht wurde, den er kaum verdiente. Doch mussten seine thatsächlichen Verdienste schließlich wider die gegen ihn erhobenen Anschuldigungen die Oberhand behalten, und heute ist der zum Greis gewordene Mann wieder eine so populäre Figur in dem Lande, das ihm so viel verdankt, dass ihm die Stellung eines Chefs der 1890 zu der Föderations-Conferenz nach Melbourne entsendeten Deputation, wie auch 1891 dieselbe Rolle bei der in Sydney tagenden *National Australasian Convention* übertragen wurde.

Gouverneur Bowens Administration war durch fortwährende Reibungen mit den Maori getrübt, die erst viele Jahre später vollkommen aufhörten. Nichtsdestoweniger erlitt die Entwicklung Neu-Seelands keinen Stillstand. Zeugnis von der fortschrittlichen Gesinnung der Colonisten gibt eine bereits 1867 errichtete Telephonlinie. Die Förderung der Kunst und Wissenschaft wurde als nothwendig erkannt, und diese Erkenntnis fand Ausdruck in der Planung einer Universität und des *New Zealand Institute for the advancement of science and art.* Die öffentliche Meinung begann sich für die Vereinigung der verschiedenen Provinzen, zu denen seit 1859 noch Marlborough und 1861 Westland zugewachsen waren, unter eine gemeinschaftliche Regierung auszusprechen. Die Maori entsandten den ersten gewählten Vertreter ihrer Nation in die gesetzgebende Versammlung — das erste Beispiel in der Geschichte der englischen Colonien, dass Eingeborne sich das Recht erkämpft hatten, in der Gesetzgebung ein Wort mitzusprechen. — Neu-Seeland sollte (1870) durch ein submarines Kabel mit Australien und dadurch mit Europa verbunden werden, und die Angelegenheiten der Einwanderung und der öffentlichen Arbeiten bildeten Gegenstände lebhafter Discussion in den gesetzgebenden Körpern.

Gouverneur Bowen sah jedoch nur den Anstoß zu all den aufgezählten Fortschritten. Seinen beiden Nachfolgern, Sir J. Fergusson und dem Marquis of Normanby, blieb es vorbehalten, sie zu vollenden. Unter des letzteren Administrationsperiode (1875—1879) fällt auch die endgiltige Unterwerfung des Maorikönigs unter britische Autorität und damit das so lange herbeigesehnte Ende unausgesetzten Blutvergießens. 1876 wurde die locale Regierung der einzelnen Provinzen aufgehoben und Neu-Seeland erst wirklich zur einheitlichen Colonie.

1877 war die Bevölkerung Neu-Seelands auf 417 600 Colonisten angewachsen, während die Zahl der Maori (geschätzt) nur mehr 45 000 betrug. Am meisten Fortschritt in den verflossenen zehn Jahren hatte die Viehzucht gemacht, doch war auch die Bodencultur nicht zurückgeblieben. In den Resultaten derselben bildet ein nicht unbedeutendes Item der neuseeländische Flachs, dessen Production 1877 18 800 £ (188 000 fl. in Gold) einbrachte. Eine andere Quelle reicher Einnahme bot sich im Kauri- oder Damarharz, dem halbfossilen Harz der mächtigen Damarafichte, das oft in Blöcken von mehreren Centnern aus dem ehemals von Wald bedeckten Boden ausgegraben wird.

In dem genannten Jahre standen 1700 *km* Eisenbahnlinien im Betrieb, während über 5000 *km* Telegraphenleitungen das Land durchzogen, deren Herstellung 374 000 £ gekostet hatte. Die Revenuen der Colonie betrugen nahezu 4 Millionen Pfund; leider lässt sich dieser Ziffer jene der Ausgabe nicht entgegenstellen, da es nicht möglich ist, sie aus dem Gewirre der Abrechnung mit den einzelnen Provinzialregierungen herauszurechnen.

Die folgenden Jahre sind Jahre innerer Entwicklung, in denen es naturgemäßerweise nicht an Parteikämpfen mangelte. Ein großes Ereignis bildete 1882 das Abgehen der ersten Schiffsladung von gefrorenem Schaffleisch nach England und seitdem ist der Handel mit solchem eine Quelle des Gewinnes für Neu-Seeland geworden.

Die Colonisten nahmen an Zahl stetig, wenn auch nicht mehr so rapid zu, und es zeigt sich, im Gegensatze zu Neu-Süd-Wales und Victoria, die Erscheinung eines langsamen Anwachsens der Städte. Heute (1889) sind von den 273 000 km^2 Fläche, die Neu-Seeland einnimmt, 1 957 605 *ha*, also

rund $^1/_{14}$, bebautes Land, worunter allerdings auch 542 000 *ha* gesäete Wiesen begriffen sind. Solch künstlich angelegte Wiesenflächen, die am Ostabhange der südlichen Alpen kunstreiche und kostspielige Bewässerungsanlagen erfordert haben, waren nothwendig, um die $15^1/_2$ Millionen Schafe zu ernähren, die Neu-Seeland im Jahre 1889 aufweisen konnte. Dieser ungeheuren Zahl entspricht auch der Export an Schafwolle, der 1889 46 349 *t* im Werte von rund 40 Mill. Gulden in Gold betrug. Doch repräsentieren diese Ziffern bei weitem nicht mehr die ganze Production, da Neu-Seeland bereits seit 1885 eine sich hebende Webereiindustrie besitzt. Auch wird die Schafzucht nicht allein der Wolle wegen betrieben. Trotz der vielen gegen das über See gekommene gefrorene Fleisch ausgestreuten Vorurtheile gewinnt der Export von „Frozen meat" immer mehr an Boden, was der unglaublichen Billigkeit des Productes zuzuschreiben ist.

Die erste Ladung gefrorenen Schaffleisches, die der Dunedin 1882 nach England brachte, wurde dort mit etwa 55—69 kr. pro Kilogramm abgesetzt. Heute kostet ein Kilogramm Schaffleisch in England geschlagener Thiere etwa 64—69 kr., während sich das neuseeländische trotz Transportspesen mit $37^1/_2$ bis 42 kr. am Markte behaupten kann. Dabei ist es an Güte dem in jüngster Zeit auch aus anderen Ländern importierten gefrorenen Fleisch überlegen, so dass z. B. das aus Argentina stammende keinen höheren Preis als etwa $27^1/_2$ kr. pro Kilogramm erreichen kann.

Dieser Zweig des Handels ist in rapidem Steigen begriffen. 1889 wurden 29 800 *t* gefrorenen Schaffleisches im Werte von 783 374 £ (rund 7,8 Mill. Gulden in Gold) exportiert. Auch Molkereiproducte werden gegenwärtig bereits auf diese Weise exportiert, sowie frisches Obst; der letztere Artikel kann um so leichter zu Wichtigkeit gelangen, als ja auf der Nord- und Südhalbkugel die Früchte in entgegengesetzten Jahreszeiten reifen.

Von dem Areale Neu-Seelands sind nicht weniger als 54 400 km^2 Land von Erz- und Edelmetalladern durchzogen, und die Ausbeute an Gold beträgt beiläufig ebensoviel als der Wert des verschifften gefrorenen Fleisches, 7,8 Mill. Gulden. Die in der Colonie gefundene Kohle ist leider ziemlich minderwertig. Die Ausbeute ist unbedeutend, so dass der eigene Bedarf des Landes kaum dadurch gedeckt erscheint. Silber, sowie Antimon und Zinn findet sich in unbedeutenden, Mangan in etwas größeren Mengen.

Die Maori-Race, ihre Gegenwart und Zukunft. — Die Einwohnerzahl Neu-Seelands ist von 603 400 (Ende 1887) auf 620 280 (Ende 1889) gestiegen, nicht gerechnet die Maori; diese jedoch waren nach dem Census 1886 auf etwa 42 000 Seelen zusammengeschmolzen. Wenn man die Ursachen dieses Rückganges verfolgt, so kommt man immer und immer wieder zu dem Schlusse, dass die Oculierung einer hohen Civilisation auf ein uncivilisiertes, wenn auch begabtes Volk von unheilvollen Folgen für dasselbe ist.

Die Maori werden mit Recht für die tapfersten der polynesischen Race gehalten, der sie angehören. Sie haben manche edle Anlagen, aber sie stehen vor Erscheinungen, welche für sie unabwendbar sind. Wenn man auch ihre Tapferkeit und ihre edlen Anlagen zugibt, so muss man es sich doch vor Augen halten, dass noch vor wenigen Jahren (1840) die Maori Cannibalen waren, aus was immer für einem Grunde auch dieser Cannibalismus entsprungen sein mag. Und bis zum heutigen Tage ist der Maori, trotz des ihm von einer höheren Civilisation angelegten socialen Zügels und trotz der Behauptungen

mancher Enthusiasten, im Herzen ein Wilder, der die Segnungen des besseren Weges, auf welchen die Colonisten ihn durch ihre Regierung zu bringen suchen, weder dankbar annimmt, noch überhaupt begreift. Es wäre eher seltsam, wenn er es thäte. Der Maori, darüber ist wohl kein Zweifel, ist ein „Mensch und Bruder“ — aber daraus folgt noch nicht, dass er von demselben geistigen Kaliber ist, wie seine Besieger.

Die Erkenntnis dieser Thatsache hat vielfach die Ansicht im Gefolge, dass die geistig minder Entwickelten auch Unterdrückte sein müssten, und zahlreiche Kundgebungen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen des Mutterlandes haben zum Zwecke gehabt, das britische Colonial-Ministerium zum Einschreiten zu Gunsten der Maoris zu bewegen. Die auf ihr Selbstregierungsrecht eifersüchtigen Neu-Seeländer jedoch empfanden dies beinahe als eine Beleidigung, während die Maori dadurch nur unlenksamer wurden. Und in der That ist ein solches Einschreiten gar nicht nöthig. Keine untergeordnete Race wird von dem sie dominierenden Volke mit so viel Rücksicht behandelt, als die der Maori von den Colonisten Neu-Seelands, und diese Rücksichtnahme ist vielleicht für das moralische und sociale Wohlbefinden der Maori eine zu große. Dieses scheinbare Paradoxon ist leicht gelöst, wenn man die Einwirkung der Civilisation auf die Maori zergliedert: da sie nur halb civilisiert sind, haben sie auch nur wenig Bedürfnisse, und diese sind mehr als gedeckt durch den Zins, den ihre Ländereien abwerfen oder durch die Percente von dem Erlös derselben, welcher von einem durch die Regierung bestellten Vormunde verwaltet wird.

Unter solchen Umständen machen sie nur geringe Anstrengungen, wenn überhaupt welche, um ihre Existenz zu heben und zu verbessern, sei es durch Ackerbau, sei es durch Viehzucht. Ihre Hauptbeschäftigung ist, in ihren Reserven sich wie Eidechsen von der Sonne bescheinen zu lassen und die Zeit todtzuschlagen.

Mr. Griffin, der Generalconsul der Vereinigten Staaten für Neu-Seeland, sagt in einem seiner publicierten Berichte: „Sie (die Maori) eignen sich alle Laster der Weißen an, aber nur wenige ihrer Tugenden. Sie lieben es, sich untereinander zu raufen, und würden Cannibalismus üben, wenn nicht Schweine und andere Nahrung gar so häufig wären, und die britische Regierung nicht solche Strenge entwickelte. Sie sind langsam und schwerfällig in ihren Bewegungen, bedächtig im Sprechen und schmutzig an Kleidern und am Körper.“

Diese Worte mögen dem praktischen Amerikaner zum guten Theile von Voreingenommenheit gegen eine nutzlose Race eingegeben sein; allein auch das Urtheil einer den Maori nicht unfreundlich gesinnten neuseeländischen Zeitung ist nicht viel günstiger. „Dass eine Race“, schreibt sie, „welche *native rum* trinkt, ihre Hütten in stagnierenden Sümpfen baut, nachts mit den Hunden zusammen schläft, und sich von verfaultem Getreide und verwesenden Haifischen nährt, eine Tendenz zum Aussterben zeigt, ist kaum zu verwundern.“

Allem Anscheine nach sind jedoch ungesunde Wohnstätten und abträgliche Nahrung nicht die alleinigen Ursachen des Aussterbens der Maori. Um Hawkesbay herum, wo die Eingeborenen im allgemeinen in besseren Häusern wohnen, gut gekleidet und ziemlich nüchtern sind, wo sie an Ansiedler nicht weniger als 364 000 *ha* Land verpachtet und für verkauftes Land hohen Erlös erzielt haben, auch dort ist ihre Zahl im Abnehmen. Sie sind nicht in andere

Districte gezogen, sie haben auch nicht durch Hunger und Elend oder durch den Verlust der Ländereien gelitten, — sie sind einfach gestorben, ohne genügend zahlreiche Nachkommenschaft zu haben, um die Lücken auszufüllen. Es ist Thätigkeit, welche den Leuten fehlt. Die ehemals nöthigen kriegerischen Übungen, die unausgesetzte Wachsamkeit haben der Lethargie platz gemacht. Der Mann der vergangenen Generationen musste jagen oder sich mühen, bevor er essen konnte, während er jetzt die Mittel bar zur Hand hat, um sich Nahrung zu kaufen, ohne sich hiefür erst anstrengen zu müssen. Der Geist eines heroischen, vergangenen Zeitalters ist mit diesem Zeitalter entschwunden. Tawhaio, der ehemalige Maorikönig, dessen Name allein die Gesichter erblassen machte, fährt heutzutage mit dem directen Dampfer zu seinem Vergnügen nach England. Rewi, der Held von Orakau (1864), lebt als guter Bürger in einem anständigen Haus in Kihikihi. — Wahanui, der Nachfolger des Maorikönigs Wiremu Kingi (King William) ist von der Regierung in einem ähnlichen Haus in Alexandria einquartiert. Te Whiti, der einen ungeheuren Einfluss besaß, ergab sich 1882 ohne Schwertstreich und wurde wegen Störung der öffentlichen Ruhe zu drei Monaten Arrest und 100 £ Geldstrafe verurtheilt.

Die Betrachtung dieser Thatsachen führt zu einer anderen Frage, der des gegenwärtigen Verhaltens der Maori im allgemeinen gegen die Colonisten. Innerhalb der letzten Jahre hat sich die Situation vollkommen geändert, und wenn man hie und da auch rebellische Reden hört, die nur zu oft durch interessierte Colonisten oder einzelne unverständige Besucher aus dem Mutterlande eingegeben sind, so zeigen doch die Maori eine fast allgemeine Neigung, jede Handlung zu vermeiden, die als Friedensbruch aufgefasst werden könnte; sie beschränken ihren guten Willen auch nicht auf Worte, sondern zeigen ihn durch Thaten. 1885 übersendete Wahanui, der gewählte König der Waikatostämme, seine Taiaha (eine Art Scepter, durch dessen Herumsenden die Stämme zum Kriege aufgefordert wurden, wie bei den Germanen durch das Herumsenden des Feuerbrandes und bei den Indianern Nord-Amerikas durch das Herumsenden eines blutigen Pfeiles) dem Minister Neu-Seelands für die Angelegenheiten der Eingeborenen (Native Minister) als Zeichen, dass er sich freiwillig der Macht begebe, Krieg anzustiften. Dies sollte ein Pfand der Aufrichtigkeit sein, mit welcher er gleichzeitig das Aukati (die Linie, welche die Ländereien der Europäer abschloss, und deren Überschreitung die Maori bis dahin mit sicherem Tode geahndet hatten) aufhob.

Zu diesem Acte der Freundschaft hatte sich der Maorikönig bewogen gefühlt durch einen vorausgegangenen Act politischer Großmuth seitens der Regierung, welche die gefangenen Mörder eines Feldmessers, der zuletzt diese Linie überschritten hatte, pardonierte mit der Erklärung, dass die Maori in ihrem Rechte gewesen seien. Mit dem Falle des Aukati, welches 30 Jahre bestanden hatte, hörte Maoriland auch auf, eine Freistatt für alle Maoriverbrecher zu sein, welche sich naturgemäß stets dahin geflüchtet hatten und dort vor Nachforschung und Auslieferung gleich sicher waren.

Die Freigebung des Maorilandes ermöglichte auch den Bau der Great Trunk Railway, die Auckland in Kürze mit Wellington und Taranaki verbinden wird, und von welcher ein Zweig nun schon nahe an das wunderbare Gebiet der heißen Quellen und Seen führt. Durch den Ausbau dieses Zweiges werden seine bisher doch nur selten geschauten Wunder den Kranken

und Reisenden eröffnet werden, und eine andere Prophezeiung Prof. Dr. v. Hochstetters wird dann in Erfüllung gegangen sein.

Das gute Einvernehmen zwischen der Regierung und den Eingeborenen hat noch durch eine Gabe romantischer Großmuth eine Festigung erfahren: Der Stamm der Ngahuwharetoas hat der Regierung die Berge Ruapehu, Tongariro und Ngaruhoe zum Geschenke gemacht, mit der Widmung zu einem Nationalpark; ein ungeheures Areal von Thal und Hügel, Wald und Wiese, von fließenden Strömen und springenden Cascaden, das die drei mächtigen oben genannten Vulcane umgibt, auf deren Gipfeln ewiger Schnee liegt. Hatte wohl ihre lebhafte Einbildungskraft den Ngahuwharetoas die Zeit vor Augen geführt, wo ein erbarmungsloser Utilitarismus ihre vielgeliebten Wälder und Triften verschlungen haben würde? Hatten sie die große Idee eines mächtigen freien Parkes erfunden, angefeuert von dem Wunsche, wenigstens ein Theilchen ihres Landes vor den Zerstörern zu retten, dem Urzustande zu erhalten? — Sei dem wie immer, das Anerbieten war ein edles, und würdig der Nachkommen eines tapferen Heldenvolkes.

Auf der Südinsel sind die Maori schon seit Jahren friedlicher Gesinnung gewesen. Sie leben in Reserven, welche die Regierung ihnen gesichert hat, betreiben Ackerbau, verdingen sich zur Schafschur und sind ziemlich thätig. Die meisten von ihnen leben in guten Verhältnissen, und einigen geht es sogar so gut, dass die Presse ihre Familienereignisse in der echt englischen Spalte „Society“ bringt. Aber sogar unter diesen Bedingungen, die so viel günstiger sind als jene der Nordinsel, vermehrt sich ihre ohnehin geringe Zahl nicht, sie nimmt eher ab.

Während so, wie Mr. Bradshaw in seinem Buche über Neu-Seeland sagt, die Maori von der Oberfläche der Erde wegverbessert werden, erfreuen sie sich doch eines Lebens nach ihrem eigenen Sinn, und ihr Zusammenschmelzen ist kein positiver Schaden für das Individuum. Auch Neu-Seeland erleidet nicht den geringsten Verlust dadurch. Mit jedem folgenden Tag mehrt sich seine Bevölkerung in größerem Verhältnisse, aber diese Vermehrung dankt es nicht der braunen Race, sondern der weißen, welche es verstanden hat, die Oceane zu Straßen des Weltverkehres zu machen. Die Frage ist nicht der Verlust, der einen Volksstamm trifft, sondern der Fortschritt der Allgemeinheit, dem sich auch Neu-Seeland als Ganzes wird unterordnen müssen. Man hat seinerzeit geträumt, Neu-Seeland werde ein England der Südhemisphäre werden, meerumschlossen, reich und mächtig, dominierend durch eine Flotte, die nur an jener Englands einen Rivalen hätte; heute muss man zur Erkenntnis kommen, dass mit einem Schlage nur ungeheure Staatencomplexe entstehen dürfen, um gleich in der Stunde der Geburt durch die Macht das Recht des Weiterexistierens zu haben. In der That sind die Neuseeländer heute nicht mehr von solchen Isolierungsgedanken beseelt wie einst; sie stellen sich bereits günstiger zur Föderalisierung, welche sie seinerzeit verabscheut hatten, ja sie gehen noch weiter als die übrige australische Colonienfamilie, und sehen ihr Heil in einer Art Personal-Union eines indisch-australischen Kaiserreiches mit den „Vereinigten Königreichen“, mit der Berechtigung, eine ganz eigene äußere und innere Politik zu treiben, mit eigener militärischer Macht, um diese zu unterstützen und sich selbst zu schützen.

Der Milford Sound. — Professor Dr. Hochstetter erzählt im ersten Capitel seines Buches, wie enttäuscht er beim ersten Anblick Neu-Seelands gewesen sei, wie er die Gletscher, die Vulcane, die Urwälder, von denen er gelesen, in der Gegend von Auckland vermisste. Wäre aber S. M. Fregatte Novara von Nordstürmen so weit nach Süden getrieben worden, wie S. M. Schiff Saida, so dass der erste dem Auge sich darbietende Theil Neu-Seelands die Westküste der Süd-Insel gewesen wäre, Professor Hochstetter hätte wahrlich nicht Ursache gehabt, enttäuscht zu sein.

Eingehüllt von feuchten Nebeln, in denen feiner Regen sich mit Wolken mischte, deren Schwaden der Sturm vorüberjagte, steuerte S. M. Schiff Saida unter gekürzten Segeln am 14. März 1891 gegen die Küste zu. Während der Nacht vollzog sich der Scenenwechsel. Der Morgen erwachte, aufgeküsst von warmen Sonnenstrahlen und leichter Brise, und der schwere Seegang war das einzige Zeichen des vorübergezogenen Sturmes. Die mächtige Kette der „südlichen Alpen“ hob sich dunkel vom hellen Morgenhimmel ab, und im Maße als die Sonne stieg, enthüllten ihre Strahlen ausgedehnte Gletscher und Schneefelder in jungfräulicher Weiße, die imponierendste aller Berggestalten davon aber der herrliche Mount Cook mit seinem Zwillingsbruder Mount Sefton; der Schnee leuchtete so weiß und die Schluchten und Risse waren so scharf und blau gezeichnet und jeder Fels so erkennbar, dass man meinen mochte, die Küste sei mit Händen zu greifen. Aber Stunden um Stunden hatte die Saida noch zu laufen, denn fast hundert Meilen Ocean lagen zwischen ihr und den edlen Bergriesen, und erst am folgenden Morgen konnte man der engen Pforte gewahr werden, die Einlass gewähren sollte in das Reich des Alpenkönigs. Coulissenartig schieben sich steile Caps voreinander, so dass es nicht möglich ist, die Eingänge in die engen Querthäler der Südalpen zu erkennen, die, wo sie ans Meer treten, nicht weniger als 13 Sunde bilden, einen herrlicher als den anderen.

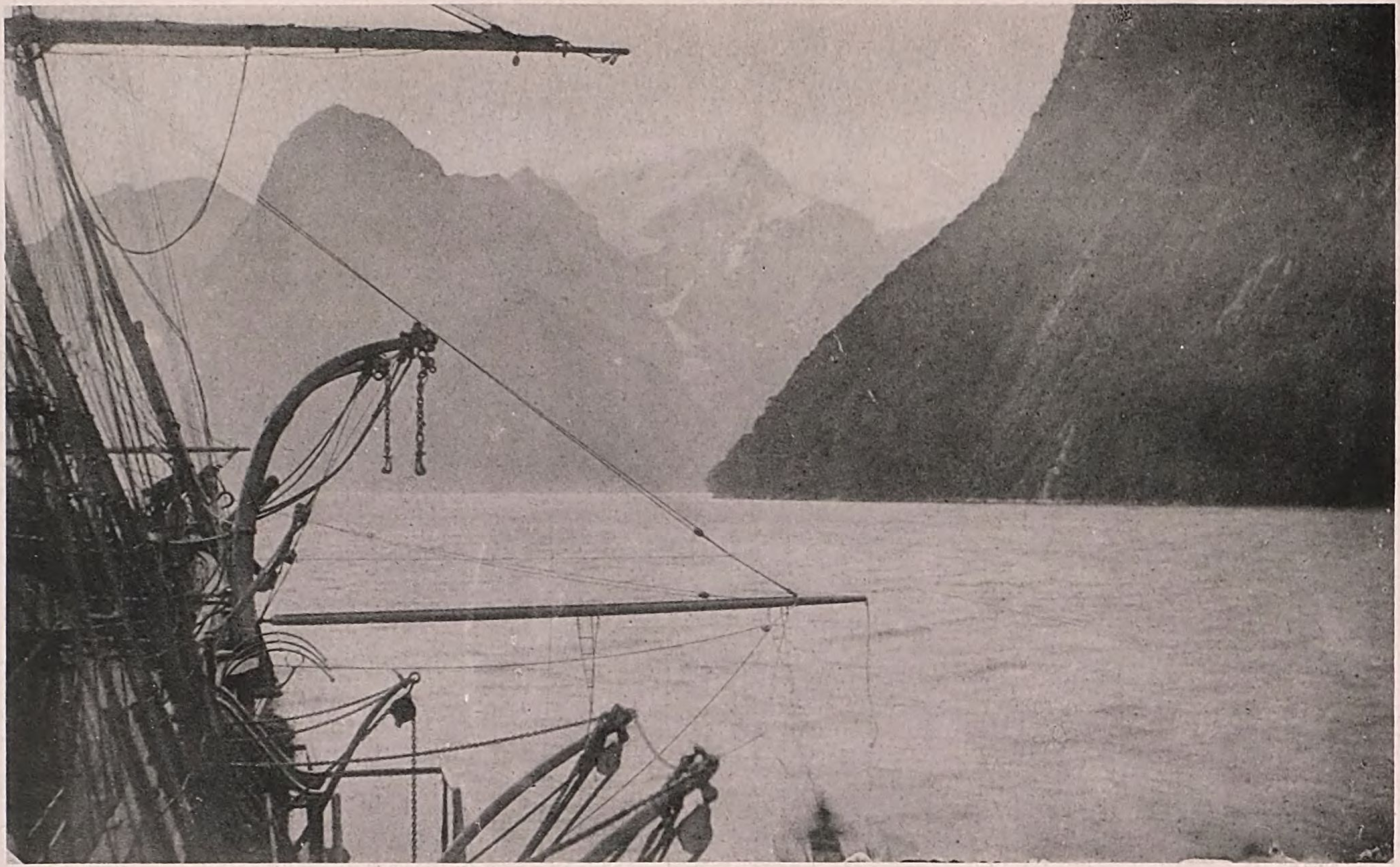
Jedes Augenmaß, jede Fähigkeit, sich der Entfernungen und Größenverhältnisse bewusst zu werden, schwindet vor diesen Bergriesen, deren Schultern den Himmel tragen, während die Felswände der Füße senkrecht in die See abfallen. Der Stab, den diese herrliche Scenerie vollzählig auf Deck gelockt hatte, zollte eben der Kühnheit einer Dampfbarkasse,[1]) die aus dem Sund steuernd in Sicht kam, laute Bewunderung, als ihr internationales Präsignal die Erstaunten belehrte, dass dieses Fahrzeug ein Dampfer vom gleichen Tonnengehalt wie die Corvette sei, dessen Dimensionen in dieser Umgebung, wo alles gigantischen Maßstab trug, so zusammengeschrumpft erschienen. Dennoch bot selbst nun sein Anblick keinen Maßstab, um sich durch Vergleich wirkliche Vorstellungen von Höhe zu verschaffen; es blieb nur das Gefühl des Übermächtigen, das alles Menschenwerk durch seine bloße starre Gegenwart verschwinden macht, seine nichtige Existenz gleichsam verleugnend.

Das erste finstere Cap des Milford Sound war passiert. Die See war spiegelglatt, das Schiff näherte sich den steilen Wänden, dass man glaubte, die Raaen müssten die Bäume streifen; die nächste Windung schien so nahe, dass man vermeinte, kein noch so kleiner Steuerkreis könne sich ihr anschmiegen — und die schlanke Takelage, der Stolz der Bemannung — wie klein sie schien!

[1]) Kleines Dampfboot.

Nach und nach hatte sich alles, vom Schiffscommandanten bis zum letzten Officiersdiener, auf Deck versammelt. Die überwältigende Mächtigkeit lag auf jedem wie ein schwerer Druck, wie die Last der Bergriesen selbst; kein Laut wurde rege, auch die Commandorufe unterbrachen in unwillkürlich gedämpftem Tone das feierliche Schweigen. Die Strahlen der Sonne reichten kaum bis zur Hälfte der Felswand, die sich zur Rechten aufthürmte, und oh, wie hoch sah man die goldigen Pfeile ober den Masttoppen spielen! Die steilen Lehnen waren mit herrlichem Grün überkleidet, dessen frischeste und hellste Töne die Farnbäume für sich in Anspruch nahmen, als habe die Mutter Natur sie nicht ohnehin schon durch das Geschenk der zierlichsten Form vor dem ganzen Pflanzenreiche genügend bevorzugt. Dunklere Gebüsche wechselten damit ab, mit glänzendem, thaufrischem Laub, und man glaubte die Tropfen, die man glitzern sah, mit metallischem Klange in das darunterliegende Meer fallen zu hören. Wo immer die dichte grüne Decke die Felswand durchblicken ließ, da war sie überzogen von Tausenden und Tausenden silberner Wasserfäden, die übermüthig in wilden Sätzen herabsprangen und sich zu einem Schleier verwoben, als habe sich der schwarze nasse Fels seiner Nacktheit zu schämen. Die Vögel zwitscherten und sangen, unbekümmert um das langsam fortgleitende Schiff, das wie von Zauber umfangen schien. Der dreitheilige Stirling-Fall rauschte bereits im Rücken; wie ein fernes Echo seines Brausens klang's von vorne, in stets zunehmender Mächtigkeit, bis es nach einer scharfen Biegung mit einer Großartigkeit an das Ohr der Lauschenden drang, die nur dem Tosen und Brüllen schwerer Brandung vergleichbar ist. Und nun wurden auch die Augen der Ursache dieses majestätischen Brausens gewahr, des herrlichen Bowen-Falles. Eine Felswand steigt 500 Fuß hoch senkrecht aus dem Wasser empor, jede Ritze mit wucherndem Grün verkleidet, dunkles Nadelholz abwechselnd mit Laub in den verschiedensten Schattierungen. Über sie sieht von rückwärts ein nacktes Gebirge herein, in dessen Thälern der Schnee liegt, dem Höllengebirge unseres schönen Salzkammergutes vergleichbar. Aus dieser Felswand schießt, ganz oben, ein mächtiger, compacter Wasserstrahl heraus, einen blendend weißen, graziösen Bogen beschreibend, um etwa 40 Fuß tiefer in ein Bassin zu fallen, aber nur, wie um Kraft zu sammeln zu neuem Sprunge; denn daraus schießt die Wassermasse, zu Gischt und Schaum geschlagen, neuerdings in die Höhe, um endlich in einem einzigen mächtigen Satze 400 Fuß tief bis ins Meer herabzufallen, am Wege sich in kleinere Ströme und feine Staubschleier zertheilend, in welche die Sonnenstrahlen zarte Regenbogen malen. Am Fuße der Felswand hat die Gewalt des durch Jahrtausende stürzenden Wassers ein Becken in den harten Stein gegraben, aus dem es klar und kalt in schnellem Strome, eine niedrige Halbinsel durchschneidend, in das Meer läuft, mit dessen Wellen es sich kaum vermischen will.

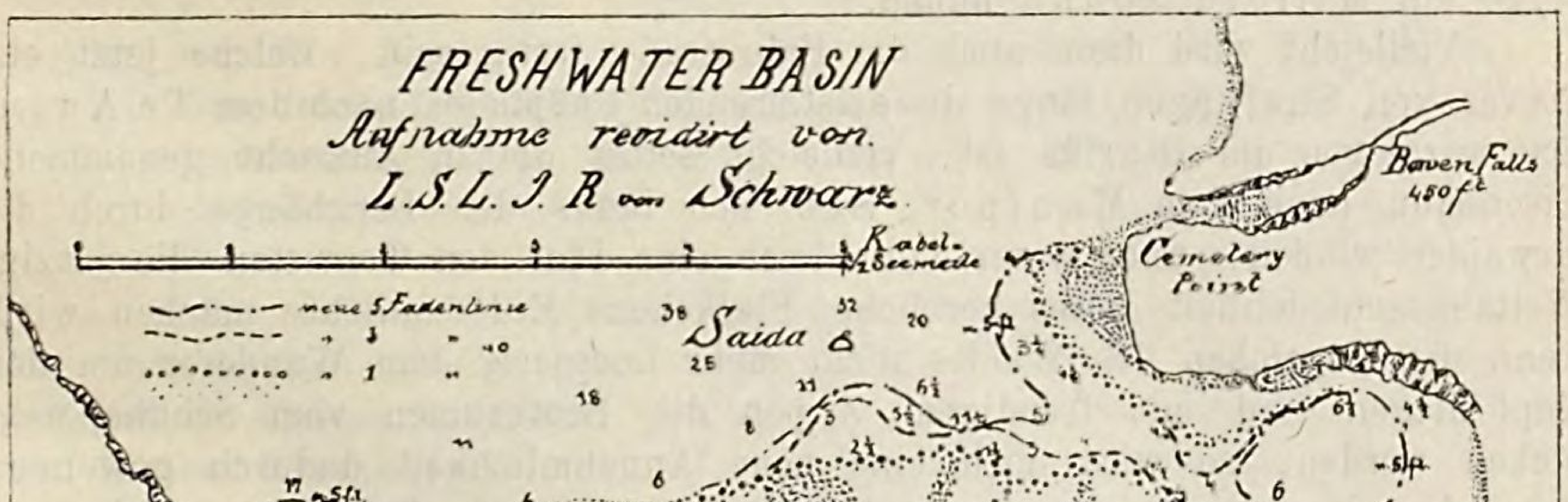
Und nun haben wir zurückblickend ein ebenso fesselndes Schauspiel; rechter Hand bildet die Harrison Cove eine leichte Einbuchtung, über welcher der Mount Pembroke in prächtigen klaren Linien hervorragt, ein einziges, ungeheures, in jungfräulichem Weiß erglänzendes Schneefeld von der Hälfte seiner Höhe bis zur Spitze. In sattem Blau zeichnen sich die Schatten der Falten, die den Eindruck hervorrufen, als sei die ganze, ungeheure Schneemasse in ihrem sich verengenden Bette ins Gleiten gekommen und habe sich zwischen die starren seitlichen Felswände eingepresst und eingezwängt. Linker Hand erhebt sich steil aus dem Sunde der Mitre Peak, das Haupt in



Der Pembroke Peak
(Milford Sound, Südinsel von Neu-Seeland).

Schnee und Wolken gehüllt, ein Doppelberg, dessen beide Theile sich zusammen in der Form einer Mitra präsentieren. Zwischen Pembroke und Mitre Peak liegt der Sund mit seinem stillen Wasser, der Ocean ist längst nicht mehr zu sehen; die vorragenden immensen Felsnasen schließen ihn ab, so dass man den Punkt nicht findet, wo das Schiff in diesen Bergsee eindringen konnte. In das Ende des Sundes münden zwei Flüsschen, der Arthur- und der Cleddan River, von denen der erstere die Schmelzwasser der Schneefelder des Terror Peak und des Mount Christina, der letztere jene des 9000 Fuß hohen Tutoko Peak zum Meere herabführt. Die von ihren Fluten mitgeführten Tausende und Tausende von Tonnen Gerölls und Sandes haben das innerste Ende des Sundes verflacht und zum Theile durch eine Art gemeinschaftliches Delta ganz ausgefüllt; diese Flussbildung ist dicht mit Bäumen aller Art bewachsen und hat das in den Karten noch mit $4^1/_2$ Faden Tiefe angegebene Freshwater Basin, in welchem Fregatten-

Karte 8.



capitän v. Wachtel gehofft hatte, die Saida vertäuen zu können, schon beinahe vollständig verschlungen.

An den Ufern dieses Beckens liegen zwei elende Hütten, die Wohnstätten einiger „Prospecter". Man sieht ihnen ihren Ursprung an: die schmalen

Planken, aus denen ihre Wände gebildet sind, das Bugbild, das von einem Giebel heruntergrinst, die schrägen Fenster, die wohl einst das Spiegelheck eines Walfischfahrers geziert haben, sie erzählen von einer Sturmnacht, von Schiffbruch, von Verzweiflung und Tod. Den Bewohnern der Hütten ist ihre Stimme vielleicht nicht verständlich — die sind auf der Jagd nach dem Inbegriff menschlicher Wünsche, nach Gold; aber ihre Hoffnungen werden hier sehr selten durch den Anblick der gelben Körner erfüllt, und einer von ihnen, J. Sutherland, hat endlich eine bessere Goldgrube entdeckt, aus der ihm das edle Metall gleich gemünzt in den Schrank fließen wird: er hat die gute Idee gehabt, dort ein Hotel zu bauen und bereits tönt lustig der Axtschlag und das Schnarchen der Säge durch den jungfräulichen Wald; Piloten sind in den trügerischen Boden des Deltas gerammt, und wenn das nächste der k. u. k. Kriegsschiffe, welches Neu-Seeland besuchen und den Milford Sound gewiss nicht auslassen wird, an der Boje sich schwait, die eigentlich für die Dampfer der *Union Steam Navigation Company* gelegt ist, so wird seine Bemannung eine mit allem wünschenswerten Comfort ausgestattete Herberge am Milford Sound finden.

Vielleicht wird dann auch die Fahrstraße fertig sein, welche jetzt ein Corvée von Sträflingen längs des existierenden Fußpfades nach dem Te Anau-See anzulegen im Begriffe ist, vielleicht selbst die in Aussicht genommene Eisenbahn nach dem Manipori-See sich längs der Berghänge durch die Urwälder winden, und wenn dann auch eine Flut von Touristen die jetzige Weltabgeschiedenheit dieses herrlichen Fleckchens Erde zunichte machen wird, wenn die Vögelchen des Waldes nicht mehr neugierig dem Wanderer um den Kopf fliegen und mit freudigem Zirpen die Brotkrumen vom Schuhe wegpicken werden, so wird doch eine neue Annehmlichkeit dadurch gewonnen sein, die, in wenigen Stunden und bequem das Gebiet der Seen erreichen zu können, und das der südlichen Alpen, wozu jetzt mehrere Tagereisen erforderlich sind. Ohne Mühe wird man auf verhältnismäßig wenigen Quadratmeilen vereint die ernste Herrlichkeit der norwegischen Fjorde, die überwältigende Pracht der Alpengletscher und die friedlich lachenden Seen der Schweiz finden, in stets wechselnden großartigen Scenerien schwelgen und ein noch großartigeres Bild von den Naturschönheiten der Süd-Insel Neu-Seelands mit nach Hause nehmen können, als S. M. Schiff Saida.

Jetzt schon befahren Dampfer die einzelnen Seen, und Post- und Reit-Straßen verbinden sie untereinander, während von Invercargill aus ein Bahngeleise nach dem Wakatipu-See führt; aber die Benützung dieser Communicationsmittel erfordert zu viel Zeit, und, wegen der nöthigen Ausrüstung zum Campieren im Freien, auch zu viel Geld.

Doch darf man hieraus nicht schließen, dass jene Gegenden im Herzen des Alpengebietes durchwegs Wildnisse seien. Vielfach hat bereits der Pflug den Wald zurückgedrängt und unermessliche Weidegründe geben Millionen von Schafen Futter; an den Knotenpunkten der Straßen steht manch elegantes Hotel, in dem der Tourist ebenso gut aufgehoben ist wie im alten Europa, und ein Alpenverein existiert, der es unter seine Aufgaben aufgenommen hat, einige Familien aus der Umgegend von Chamounix zu bewegen, ihre Wohnsitze am Fuße der mächtigen Berge des Antipodenlandes aufzuschlagen, damit es den Bergfexen Neu-Seelands an Führern, und der Landschaft an der Staffage der hochgiebeligen Schweizerhäuschen aus dunklem Holz, mit Steinblöcken auf den Dächern, nicht fehle.

Se. Excellenz der Gouverneur von Neu-Seeland, Earl of Onslow, hatte die Liebenswürdigkeit, dem Verfasser die prächtige Sammlung selbstaufgenommener Photographien zu zeigen, welche ihm eine schöne Erinnerung an eine mit seiner Gemahlin durch jene Gebiete unternommene Kreuz- und Querfahrt bilden; man muss bei ihrem Anblicke jeden beneiden, in dessen Bereich es gerückt ist, sich in solchen Gegenden eine Hütte zu bauen, um dort, ist er müde vom Druck der Lasten und Pflichten, im Anblick der herrlichsten Schöpfungen der Natur neues Streben, neue Kraft, neuen Muth zu sammeln!

Wie weit hat uns nicht die erst am Papiere vorgezeichnete Straße, die noch nicht tracierte Eisenbahn von dem Ankerplatz entführt, auf dem wir S. M. Schiff „Saida“ zurückgelassen haben! Allein auch ohne eine so weite Reise gewährte der Sund selbst einen steten Wechsel der Eindrücke. Idyllisches und Großartiges folgt sich auf dem Fuße, und selbst dem dichten Regen können wir in diesem Wunderlande eine zauberische Seite abgewinnen.

Der erste Tag, welchen die „Saida“ am Fuße der neuseeländischen Bergriesen verbrachte, war ungetrübt in seinem sonnigen Glanze. Schon gegen zwei Uhr Nachmittags begannen die Schatten der Berghäupter des Nordwestens das Schiff zu streifen, und um vier Uhr hatte sich Dämmerung über den glatten Seespiegel gelagert, während zu Häupten noch die Sonnenstrahlen kosend in den zierlichen Wedeln der Farnbäume spielten und die Schneefelder des Pembroke und Tutoko Peak leuchten machten. Da tauchte über diesem der silberne Mond am Firmament auf, blass und bleich, und goss sein Zauberlicht hinab in den tiefen Thalkessel, Baum und Fels versilbernd, in blauem, magischen Contrast zu dem gelblich-röthlichen Sonnenlicht, das darüber hinwegflutete — ein unvergesslicher Anblick für jeden, der ihn einmal genossen hat!

Rasch brach die Nacht herein und mit ihr fröstelnde Kühle; trotzdem verließ man nur ungern das herrliche Schauspiel, um in die unteren Schiffsräume hinabzutauchen.

Lenkte man dann abends seine Schritte wieder dem Decke zu, so stürmte mit plötzlicher Gewalt das Brausen und Rauschen des Bowen Falls auf den aus dem Banjerdecke Auftauchenden ein, sobald er den Fuß in die Batterie setzte, und bereits auf den untersten Stufen der steilen Stiege, die zum Oberdecke führt, wurde man der fast überhängenden Felswände gewahr, die über die Bordwand hinweg gleichsam bis auf den Kiel hinabsahen und wie ein Alp auf dem schlaftrunkenen Schiffe zu liegen schienen; mehr wie einmal ist einer oder der andere an Bord nachts erschreckt aus dem Schlafe gefahren, wenn das Tosen des Wasserfalls sein Ohr erreichte, ihm Träume von Sturm und schwerer Brandung hineinrauschend.

Der frühe Morgen des nächsten Tages fand eine Gruppe von Ausflüglern bereits in einem Boote, um eine Expedition den Arthur River hinauf zu unternehmen, der in den letzten vier Seemeilen seines Laufes mit mäßiger Strömung der See entgegengleitet. Das rechte Ufer ist auf einige hundert Meter landeinwärts flach und von Gerölle gebildet und Tausende von Möven, Alken und Penguinen halten darauf schnatternd und kreischend Gesellschaft. Des Flusses linke Seite schmiegt sich eng an die Grundvesten des Felsberges, den überall die üppigste Vegetation verkleidet. Während das Boot unter den überhängenden Zweigen der immergrünen neuseeländischen Buche und anderer Laubhölzer mit dunkelglänzenden Blättern dahinglitt, konnte man

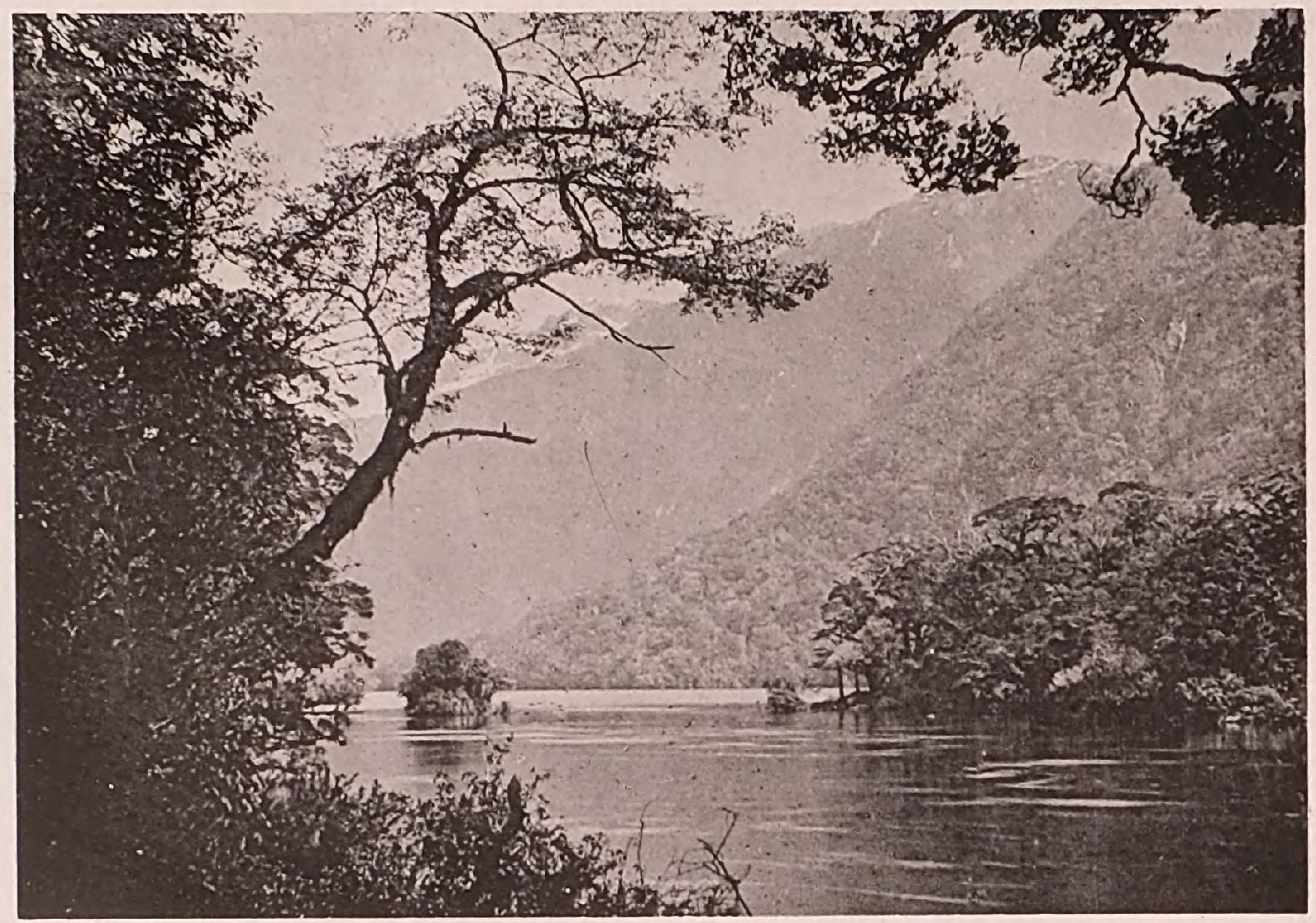
auf dem oft nur wenige Fuß breiten Ufer, das den Fluss vom Felsen trennt, prächtige Gruppen verschiedener Arten von Farnbäumen erblicken, die in allen Höhen und Größen den Raum ausfüllten. Der Boden war bedeckt mit den zierlichsten Farnen, und selbst wo kleine Wasserfälle klingend den Fels herabsprangen, war er nicht nackt, sondern die sprühende Feuchtigkeit nährte schwellende Mooskissen von weichen Formen und frischen Farbentönen, welche das todte Gestein nur selten erblicken ließen, wie aus Coquetterie, um den eigenen Effect zu heben.

An den Schnellen angelangt, wo die Hütten der straßenbauenden Sträflinge stehen, musste das Boot verlassen werden; die Gesellschaft schlug sich in die Büsche, um auf einem Fußsteige den neuseeländischen Forst längs des Flussufers zu durchdringen. Der würzige Waldduft führte Frische in die Brust, die sich ausdehnte, um durstig die prächtige Morgenluft einzutrinken, was allein die Fußwanderung, die leicht wie auf einem Parkwege war, reichlich gelohnt hätte. Bald folgte dem kleinen Trupp ein ganzes Heer gefiederter Sänger, ihn gleich übermüthigen Jungen mit Neck- und Spottruf begleitend; hie und da wurde ein finkenartiger Schlag, oder ein melodisches Pfeifen wie das einer Amsel laut, und so heimlich und zutraulich waren die Thierchen, dass es selbst den nie fehlenden „bösen Buben“ nicht einfallen konnte, einen Stein nach ihnen zu werfen, und die mitgenommenen Gewehre erwiesen sich als völlig nutzlos, denn selbst aus Liebe zur Wissenschaft brachte es niemand übers Herz, einen Mord an dieser zutraulichen Suite zu begehen.

Hie und da bot sich ein Ausblick auf den Fluss, der sein schäumendes Wasser zwischen mächtigen Felstrümmern hindurchpresste, die wohl der Winterfrost von den Wänden abgesprengt hatte, welche über die Baumwipfel des anderen Ufers herüberschauten und fast mit dem Himmel zu verwachsen schienen. In einer Art ungeheuerer Nische, die sie bilden, konnte man einmal, Meilen weit entfernt, den Silberstrom des Sutherland-Falles gewahren, der sich übermüthig aus einer Höhe von fast 2000 Fuss in einem einzigen Satze herabstürzt — ein Fall, der seinesgleichen auf der ganzen Welt nicht findet. Leichte Regentropfen, die auf das Blätterdach fielen, mahnten zur Umkehr und gönnten den Ausflüglern nicht Zeit sich an dem herrlichen Panorama des eben erreichten Lake Ada zu erfreuen. Das Wetter hatte umgeschlagen, und Wolkenfetzen zogen in eiligem Fluge über den Sund; ihre Schatten wandelten auf den Bergrändern, tausend prächtige Lichteffecte hervorbringend. Schleierartig umhüllten sie die hohen Spitzen, glitten in den Thälern herab, gossen dunkle Schatten über den Wald, der eine schwarze Farbe annahm, und dabei blitzte ab und zu ein Sonnenstrahl heraus, ein Fleckchen in goldigem Grün malend, oder gar den Bowen-Fall mit einer Flut von Licht übergießend, dass seine Wasser wie flüssige Demanten funkelten und blitzten, während der schwarzgrüne, beschattete Wald ihnen Fassung und Folie war.

Die ganze Nacht hindurch floss strömender Regen.

Am Morgen waren die Wolkenschleier tief herabgestiegen und klammerten sich zähe an die Baumwipfel, dem Winde Widerstand leistend, der sie jagen wollte; gleichsam unmittelbar aus ihnen herab fielen längs der Felswände tausend und aber tausend Cascaden und kleine Wasserfälle in die See, mit ihrem Rauschen das Rauschen des Regens übertönend, ein zauberhaftes Bild, das genügend für eine gründliche Taufe belohnte.



Lake Ada
(Südinsel von Neu-Seeland).

Hie und da zog ein stärkerer Windstoß die Wolkenschleier zur Seite und gestattete noch einen flüchtigen Abschiedsblick auf die Schneefelder des Pembroke Peak und auf die charakteristische Gestalt des Mitre Peak zu werfen. Dann schlossen die neidischen Nebel sich wieder zusammen, als hätten die Fremdlinge schon genugsam die Pracht geschaut, die sie in düsterer Verschlossenheit verhüllten, nur trostlosen Regen ausgießend, der die kühnen Contouren der vorspringenden Caps verwischte und die Oberfläche der See wie Hagel aufpeitschte und so das ganze Bild im Wasser zerfließen machte. Aber das Erinnerungsvermögen hatte es bereits erfasst, und darin werden Jahre und Jahre das nicht zustande bringen, was jener Regen damals in Wirklichkeit vermochte — das Gesehene, wenn auch nur auf eine Stunde, verschwimmen und zerfließen zu machen!

Fahrt nach Wellington. — Bei solchem Wetter verließ am Vormittage des 18. März S. M. Schiff „Saida“ den Milford Sound, mühsam gegen den frischen Nordwestwind aufdampfend, der vom Ocean her durch den Fjord zog. Doch war diese Luftströmung eine mehr weniger locale, da das Schiff, nachdem es sich 12 Meilen von der Küste entfernt hatte, leichte westliche Brisen antraf. Es wurden daher die Kesselfeuer abbrennen gelassen und Segel gesetzt. Bald setzte frischer Südwest ein, der variables Wetter brachte, das Schiff aber guten Weg machen ließ. Am Mittag des 21. kam das Cap Farewell in Sicht, und um 4 Uhr befand sich die Corvette bereits in der Cook Straße, am Eingange der Massacre Bay, in der eine Bootsbemannung des Zeehan, welchen Abel Jans Tasman bis hieher geführt hatte, der Mordlust der Maori zum Opfer fiel. Die Brise zog, dem Laufe der Küste folgend, frisch aus Nordwest in die Straße hinein, flaute jedoch im Laufe der Nacht ab, so dass der Schiffscommandant es der vielen Riffe und der starken Gezeitenströmungen wegen gerathen fand, die Kessel heizen zu lassen. Während die Maschine dampfklar wurde, glitt das Schiff über die kaum von einem Windhauch gekräuselte Wasserfläche der Kapiti-Insel zu, die sich aus dem Morgennebel abhob. Ehe die Sonnenscheibe dem Meere entstieg, ließen ihre Strahlen den fast 100 Seemeilen entfernten schneebedeckten Kegel des Mount Egmont plötzlich in zarten Rosatinten wie durch Zauber aus dem blaugrauen Dunste heraustreten.

Dann zeichnete das immer stärker werdende Licht als Fortsetzung zu den scharfgeschnittenen Conturen des Cap Terawiti auf backbord den weiten Bogen der Hügelküste. Auf steuerbord traten die mannigfachen Spitzen, Inseln und Klippen aus der Dämmerung hervor, die den Zugang zum Queen Charlotte Sound, dem von Capitän Cook oft benützten Ankerplatze, bewachen. Inzwischen war die Maschine dampfklar geworden, und statt der ersterbenden Brise übernahm es der kräftige Schlag der Schraube die Corvette weiterzubewegen. Rascher kam nun die Küste der Nordinsel näher, die, kahl und felsig, im Sonnenlichte des Mittags nichts Anziehendes für das Auge hat. Aber auch der Wind erhob sich von neuem mit wachsender Stärke aus Nordwest. Als die Corvette die durch Riffe verlegte Einfahrt des Port Nicholson erreichte, blies er ihr daraus als Sturm entgegen, der nach der Art der den Adria-Seeleuten nur zu wohlbekannten Bora die Wellenkämme zu Staub zerblies und die Meeresfläche in ein einziges Feld weißen Schaumes verwandelte, in dem nicht einmal die über die schwarzen Riffe gehenden Brecher zu erkennen waren. Fünf Viertelstunden brauchte die Corvette, um gegen den

wüthenden Anprall dieses ungastlichen Windes die wenigen Meilen zurückzulegen, die sie auf ihren Ankerplatz brachten.

Wellington. — Wenn der Aufenthalt S. M. Schiffes SAIDA im Milford Sound, und die darauffolgende Fahrt längs der Westküste Neu-Seelands, bei der die Bergriesen der Südalpen in der ganzen Pracht ihrer schneebedeckten Gipfel und blauen Gletscher auf das Deck des Schiffes herabgeblickt hatten, den Enthusiasmus der österreichisch-ungarischen Seeleute für Neu-Seeland geweckt hatten, so war das Verweilen im Port Nicholson eher geeignet, diese Stimmung wieder zu dämpfen. Daran trugen in erster Linie widrige Witterungsverhältnisse Schuld, welche die Corvette zwangen, einen verhältnismäßig ungünstigen Ankerplatz einzunehmen, den Verkehr mit dem Lande fast zur Unmöglichkeit machten und die Stadt Wellington nicht gerade von ihrer schönsten Seite zeigten. Dass das sichere Eintreten solcher Verhältnisse bereits von den Officieren der englischen Escadre in Hobart vorausgesagt worden war, trug nicht dazu bei, die allgemeine Meinung über den Port Nicholson zu verbessern. Dieser Hafen ist ein weites Bassin, welches in Bildung der Ufer an die Bucht von Buccari erinnert, nur bei gleicher Länge fast kreisrund ist und eines natürlichen Hafenbeckens von prakticablen Dimensionen entbehrt. Wie die Bucht von Buccari mag der Port Nicholson im lachenden Sonnenscheine ein friedliches, schönes Bild gewähren, allein die Parallele erstreckt sich auch auf die Stärke, mit der gewisse Winde auftreten — wie dort die Bora, so hier der Nordwestwind, der das Meer in dem großen Bassin zu Sprühschaum peitscht und durch seine Stöße Anker und Ketten einer harten Probe unterzieht.

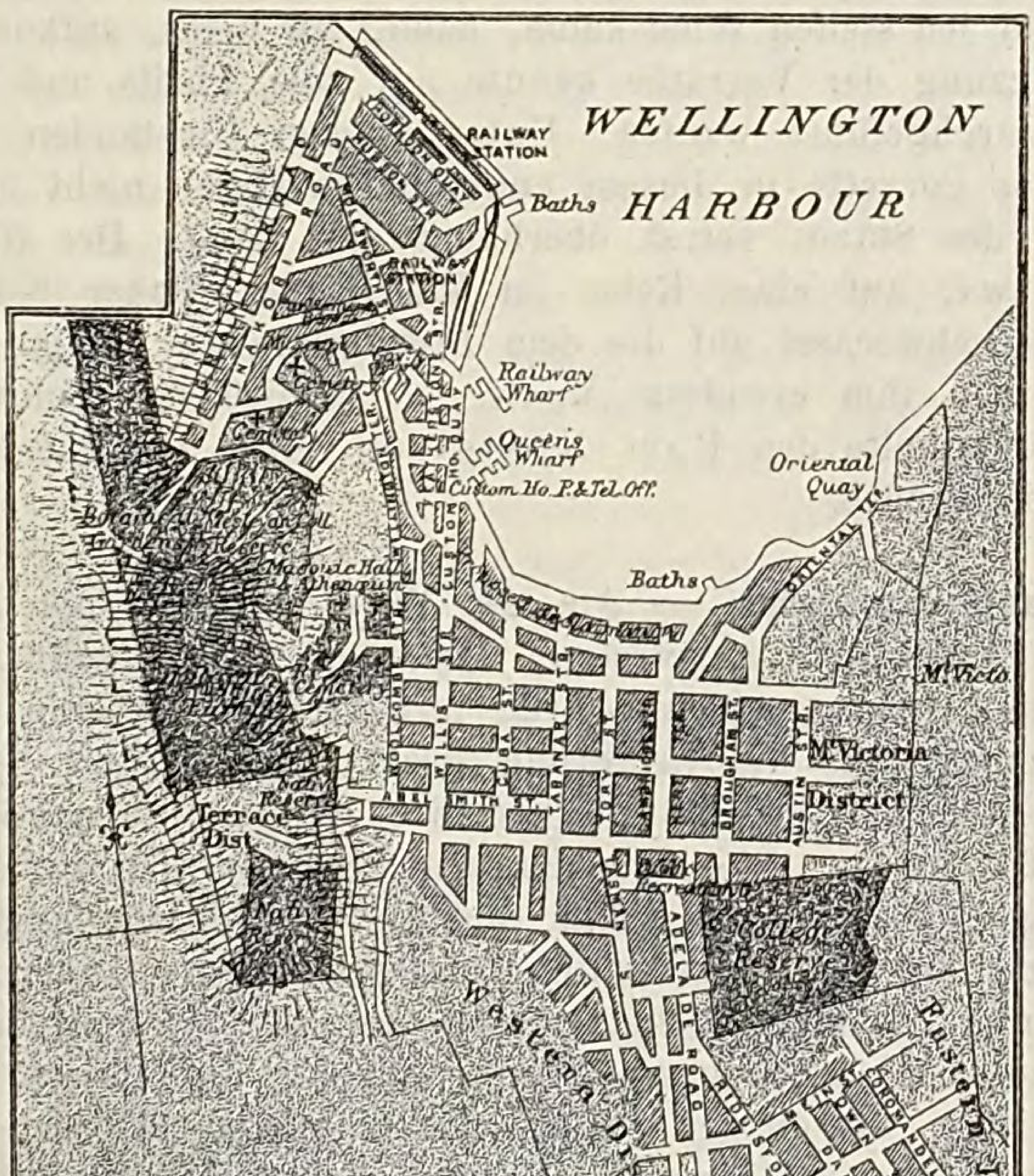
Wellington wurde 1864 zum Sitze der Regierung von Neu-Seeland gemacht; wenn auch der Wechsel keinen allzugroßen Herabgang der nördlichen Capitale, Auckland, hervorrief, so hat doch die südliche Schwester bereits Vortheil daraus gezogen, wie die Zunahme der Einwohnerzahl zeigt. Die Natur hat es am Port Nicholson an einigen wichtigen Bedingungen fehlen lassen, die einer großen Stadt nothwendig sind. Wellington hätte daher an einem geeigneteren Punkt weiter landeinwärts entstehen, und Port Nicholson seine Hafenstadt bleiben sollen. So wären seine Einwohner nicht durch das Ausdehnungsbestreben der Stadt auf steile Hügelhänge geschoben oder in Schluchten gedrückt worden, um Grund und Boden für ein Häuschen zu finden; der Ausbreitung von Wellington ist somit eine natürliche Grenze gesteckt, welche es kaum jemals überschreiten dürfte. Indessen trägt dies eher dazu bei, den Anblick der Stadt zu einem pittoresken zu machen, obwohl man von der Seeseite aus wenig genug davon sieht, denn ihr ausgedehntester Theil füllt einen ebenen, niedrigen Landstrich aus, welcher das Cap, das die enge Einfahrt von Port Nicholson im Westen begrenzt, mit dem übrigen Festland verbindet.

In Wellington, das am Südende eines mächtigen Forstdistrictes liegt, ist alles aus Holz: der Quai, die Häuser, und auch das Government House, auf welches die guten Bürger besonders stolz sind, da es „den größten in der Welt bestehenden Holzbau" vorstellt.

Ein bestimmender Grund zu so durchgehender Verwendung des Holzes dürften die häufigen Erdbeben sein, denen Wellington ausgesetzt war und noch ausgesetzt sein wird. Die Erdstöße scheinen von einem in der Cook-Straße liegenden seismischen Centrum auszugehen und haben der Stadt

schon unermesslichen Schaden zugefügt. Infolge der eigenthümlichen Terrainconfiguration ist Welli'ngton eine dichte, compacte Stadt geworden. Man vermisst daher an Wellington das allmähliche Seltenwerden der Gebäude, das Abwechseln derselben mit Culturen, wodurch Städte sonst in die Landschaft überzugehen pflegen, und man muss sich nur wundern, wie es möglich war, die vorhandenen *„Domains“* und zu Parks gestalteten Waldreserven vor dem Hineinrücken der von allen Seiten dagegen gepressten Gebäude zu schützen. Die Noth an Raum hat Wellington zur Anlage von Hafenbauten gezwungen, welche dem Meere Platz für eine breite Straße längs des Quais,

Karte 9.



und ein ziemlich großes Grundstück im Süden des Hafens abgerungen haben, das bald von Gebäuden bedeckt sein wird.

Wellington ist der Ausgangspunkt zweier Eisenbahnlinien, von welchen die eine ziemlich genau der weiten Krümmung der Südküste Nord-Neu-Seelands folgt und bis Taranaki führt. Die andere, an den Höhen längs des Port Nicholson hinaufkletternd, erreicht im Nordwestwinkel dieser Bai die Mündung des Hutt-Flusses, welchem sie dann in einer unvergleichlich pittoresken Trace bis Mauriceville folgt. Von dort ist die Bahn schon bis Woodville, dem jetzigen Terminus der von Napier ausgehenden Bahn, traciert, und bald wird die Eisenbahnverbindung der Hawkesbay mit Welling-

ton vollendet sein. Der Great Trunk Railway, welche dann die südlichen Districte mit den nördlichen verbinden soll, ist bereits Erwähnung geschehen.

Wellington hatte 1888 28 235 Einwohner. Es ist nicht nur ein Seehandelsplatz, sondern auch eine Industriestadt mit zahlreichen Fabriken und Etablissements, unter denen Gerbereien, Seifen- und Kerzenfabriken, Zwiebackbäckereien, Gießereien, Ziegelöfen, Säge- und Mahlmühlen, sowie Tuchwalkereien, endlich Fleischconservenfabriken besonders hervorzuheben sind.

Die Witterung, welche S. M. Schiff Saida beim Einlaufen in den Port Nicholson vorgefunden hatte, dauerte an. Der in heftigen Böen blasende Wind ließ es angezeigt erscheinen, unter drei Kesseln Feuer zu halten, trotzdem das Schiff im Hahnepot[1]) vertäut war. Der Verkehr mit dem Lande war ungemein erschwert, da die gewichtigen Kriegsboote gegen die kurze, gehackte See und den steifen Wind kaum, häufig gar nicht, aufkommen konnten. Auch die Ergänzung der Vorräthe konnte nur zum Theile und mit äußerster Schwierigkeit durchgeführt werden. Unter solchen Umständen war natürlich des Bleibens der Corvette in diesem ungastlichen Hafen nicht lange. Nur der geringste Theil des Stabes betrat überhaupt das Land. Der Gouverneur von Neu-Seeland war auf einer Reise im Maorilande. Daher beschränkte sich der officielle Besuchwechsel auf die dem Premierminister, Major Atkinson, abgestattete und von ihm erwiderte Visite. So verließ das Schiff schon nach zweitägigem Aufenthalte den Port Nicholson, und das darob gefühlte Bedauern war kein großes.

Fahrt nach Auckland. — Am 24. März, beiläufig um Mittag, wurde die Fahrt nach Auckland angetreten. Da schon, wie erwähnt, des Wetters wegen drei Kessel geheizt waren, wurde ihre Dampfkraft zum Auslaufen angewendet, umsomehr, als die Erfahrung gezeigt hatte, dass beim Verheizen der australischen Kohle der Betrieb von drei Kesseln ökonomischer ist, als jener von bloß zweien. Das Brechen des Schäkels der Kabelaringskette[2]) in einer heftigen Böe zwang das Schiff, sich fast eine Stunde langsam dampfend gegen den Wind am Platze zu halten, bis der schwere Anker mit Hilfe der Ankertakel[3]) unter die Klüse geholt werden konnte. Zwanzig mit Maschinenkraft gegen Südosten zurückgelegte Meilen brachten die Corvette auf die Höhe des Cap Palliser, die einzige Gegend der Nordinsel, wo sich der fast ausgestorbene Kiwi (ein Neu-Seeland eigenthümlicher Nachtvogel mit langem gekrümmtem Schnabel, ein zwerghafter Verwandter des riesigen Moa) noch finden soll. Hier wurde der Kesselbetrieb eingestellt und die Fahrt längs der Küste unter Segeln fortgesetzt. Auf der Höhe des Hawke-Flusses etwa gieng der Nordwestwind, der bis dahin geherrscht hatte, über Südwest nach Südost, eine Änderung, die sehr erwünscht kam, da sie es ermöglichte, die vom Ostcap bis zum Haurakigolf 170 Seemeilen breite Bay of Plenty in zwei Tagen segelnd zu durchmessen. Im Haurakigolfe selbst wurde flauer Ost-Nord-Ost angetroffen, mit dessen letztem Hauch das Schiff in der Nacht des

[1]) Mit zwei Ankern, welche so geworfen werden, dass die Verbindungslinie der beiden Anker senkrecht auf die vorherrschende Windrichtung ist.

[2]) Die kurze Kette ohne Ende, welche bei der Ankerlichtvorrichtung S. M. Schiffes Saida die Kraft des vertical stehenden Gangspills auf die horizontal liegende Welle (das Bratspill) überträgt, auf welche die Ankerketten aufgelegt werden, um sie einzuwinden.

[3]) Dreifache Flaschenzüge, aus Tauwerk von etwa 140 *mm* Umfang.

29. März zwischen der Insel Rangitoto und dem Festlande vor Anker gelegt wurde. Am folgenden Morgen lief die Corvette unter Dampf in den Waitemata-Hafen ein, wo sie die englische Südsee-Escadre wieder fand, deren Commandoflagge, nachdem der Territorialsalut geleistet war, mit dem vorschriftsmäßigen Salute begrüßt wurde.

Auckland steht fast in allen Beziehungen im Gegensatze zu Wellington. Sein prächtiger Hafen, reich an Einbuchtungen, ist nicht so breit, dass schwerer Seegang sich darin entwickeln könnte, aber weit genug, um allen Flotten der Welt zusammen einen sicheren Ankergrund zu bieten. Er könnte einem verjüngten Port Jackson verglichen werden, wenngleich ihm die grünenden, villengeschmückten Ufer abgehen. Der Verkehr mit Segel-, Ruder- und Ferrybooten ist ebenso groß, wie im Hafen von Sydney, und auch die Schiffsbewegung hinsichtlich der großen Oceandampfer ist nicht unbeträchtlich. Wäre das bereits aufgetauchte Project, den Isthmus, der den Waitemata-Hafen vom Manukau-Hafen trennt, ein ausführbares, so müsste Wellington wohl schwer unter dem Zug leiden, den Auckland dann auf die große Schiffahrt ausüben würde.

Diesem Projecte steht aber weniger die Schwierigkeit des Durchstiches entgegen, als jene, den Manukau-Hafen, das auf der Westseite Neu-Seelands liegende Meeresbecken, auf entsprechende Tiefe auszubaggern und die Barre an dessen Eingang zu räumen. Indessen sind schon schwierigere Projecte ausgeführt worden und die Neuseeländer schrecken nicht davor zurück, Capitalien in solch großen Unternehmungen anzulegen, wenn sie deren Nutzen einmal erkannt haben. Daher haben sie auch eine verhältnismäßig bedeutende Schuldenlast aufgehäuft, deren Zinsen jedoch einstweilen das reiche Land so leicht trägt, dass die zu ihrer Tilgung erforderlichen Abgaben dem Neuseeländer noch gestatten, durchschnittlich 24% seines Einkommens bei Seite zu legen, während der Engländer im Durchschnitte nur 13, der Franzose 19 und der Amerikaner 22% seines Verdienstes ersparen kann.[1]) Der Betrag der öffentlichen Schulden stellt sich auf etwa 60 fl. in Gold pro Kopf.

Auckland hat sich seit Hochstetters Zeiten sehr verändert; statt auf wenige und zerstreute Häuser, welche die in Hochstetters „Neu-Seeland“ gegebene Abbildung zeigt, blickt man jetzt von Mount Eden herab auf ein Gewirre von Straßen, mächtigen, architektonisch gezierten öffentlichen Gebäuden und Bauten für industrielle Zwecke, auf eine Stadt, die scheinbar den ganzen seeumschlossenen Raum zwischen dem Manukau- und dem Waitemata-Hafen einnimmt, denn nur unmerklich werden die Distanzen zwischen den Häusern größer, die Gärten zu Wiesen und Äckern, die Gassen zu Landstraßen, so dass die Dörfer Pukekarora, Onehunga, Penrose und Panmure fast mit der Stadt verschmelzen, ein Ende, welches sie gewiss in wenigen Jahren gänzlich erreichen werden.

Die Stadt Auckland mit ihren Vorstädten hat 65 066 Einwohner. Ihre Hauptstraße heißt natürlich Queen Street, eine schöne, breite, ebene Straße, welche in einem langen hölzernen Molo mit einigen Querarmen endet. Dieser schließt im Vereine mit der Railway Jetty ein Hafenbassin ein, in dem auch große Schiffe vierkant vertäut[2]) liegen können.

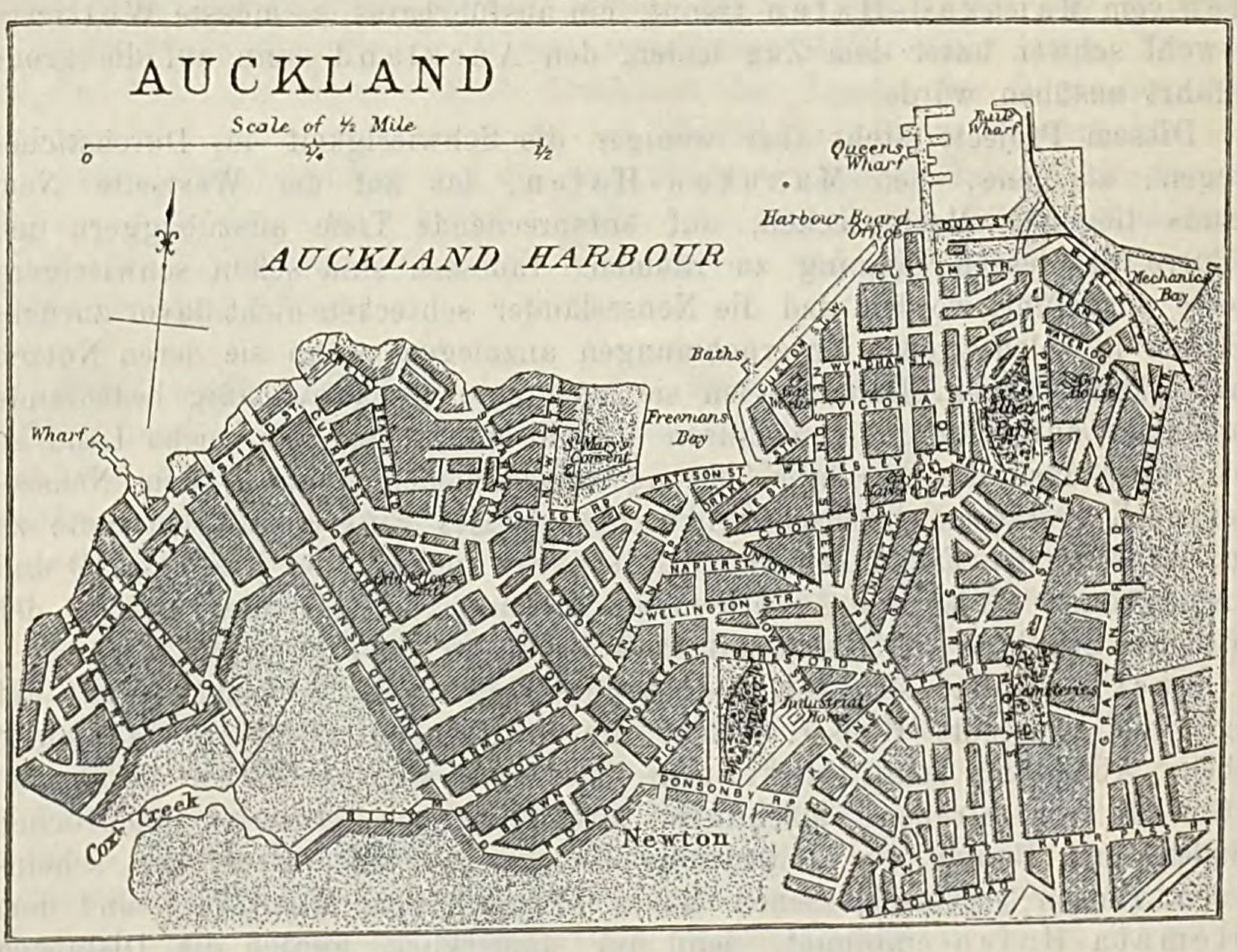
[1]) E. de Harven, „*La Nouvelle Zélande, au point de vue économique de la Belgique*“.

[2]) Mit Vertäuungen nach vorne und achter.

In Queen Street befinden sich alle fashionablen Magazine und Kaufläden, das Theater, die Bankhäuser, die Comptoirs der großen Handelsgesellschaften. Der östlich hievon gelegene Theil der Stadt zieht sich einen Hügel hinan und ist nicht besonders ausgedehnt. Das am Waitemata-Hafen gelegene Viertel enthält das Government House, die Townhall mit der bereits früher erwähnten Bibliothek und Freilesehalle, die beiden Clubs und den Albert-Park, während das dem Hafen entfernter gelegene Viertel der Ostseite meist aus kleinen, oft ärmlichen Häuschen besteht. In seiner Mitte liegt, tief unter dem Straßenniveau und von einer hohen Mauer eingeschlossen, der Friedhof.

Der westlich von Queen Street gelegene Theil der Stadt ist bedeutend ausgedehnter und zieht sich über Hügel und Thäler; hie und da finden sich noch freie Baugründe, die, wenn sie zufällig auf der Spitze eines solchen

Karte 10.



Hügels liegen, gestatten, das Bild einer Hügelstadt zu bewundern. Von den 63 Eruptionscentren, die Hochstetter seinerzeit auf dem Isthmus zählte, hat sie schon einige bis zur Unkenntlichkeit verkleidet, an anderen ist sie im Begriffe hinanzuklimmen. Zahlreiche Gärten und Baumgruppen mischen dem Auge wohlthuendes Grün in die Massen der meist nett und hell angestrichenen Häuser, einzelne Kirchthürme und Dome ragen auf, ein zwar nicht großartiges, aber ein friedliches Bild, das von ruhigem Wohlstand und gesundem Wachsthum spricht.

Die Auckland gegenüberliegende Seite des Waitemata-Hafens ist landschaftlich hübscher. Reste der Waldungen sind hier auf den Hügelrücken und in den Niederungen aufgespart worden; zahlreiche Sommer-Villeggiaturen liegen, meist versteckt zwischen herrlichen alten Bäumen, inmitten von großen

Parks, in denen frische, englische Rasenplätze das Auge erfreuen; gute Straßen ziehen kreuz und quer; ihrer viele führen zu der stillen Wasserfläche des Takapuna-Sees, an dem ein elegantes Hotel für die leiblichen Bedürfnisse der Ausflügler sorgt, die gern ihren Weg dahin nehmen.

Reges Leben herrscht in der Stadt selbst, besonders an Samstag-Abenden, an denen alle Welt in der Queen Street promeniert, die von Gascandelabern und dem aus den Schaufenstern strahlenden Lichte erhellt, dem schönen Geschlechte Gelegenheit bietet seine Anmuth und seine Toiletten zur Geltung zu bringen. Häufig sieht man auch Maori-Mischlinge in europäischer Tracht auf den Straßen gehen, Männer jedoch bedeutend seltener als Frauen und Mädchen; diese Maori-damen wissen mit feinem Takt die Grellheiten in der Tracht zu vermeiden, die z. B. an einer europäisch gekleideten Negerin stets Heiterkeit erwecken. — Kleidung und Benehmen sind tadellos und stehen in Harmonie mit den hübschen Gestalten. Es ist kaum zu glauben, dass die Generation ihrer Väter noch in wildem Tanze um die Feuer herumsprang, an denen Lendenstücke ihrer erschlagenen Feinde gebraten wurden. Um wieviele Generationen wird ihr Volk diese Zeit wohl überdauern?

Aufgeben des projectierten Besuches von Chili. Aufenthalt in Auckland. — Am Ostermontage, dem 30. März 1891, vertäute sich S. M. Schiff Saida vor der Stadt Auckland, vor welcher ein längeres Verweilen in Aussicht genommen war. Dies konnte geschehen, da das Schiffscommando, erhaltenen Weisungen folgend, nach reiflicher Erwägung den Beschluss gefasst hatte, die in das Programm aufgenommenen Häfen der chilenischen Küste nicht zu berühren. Schon in Sydney wurden durch das Reuter-Bureau stets die neuesten Nachrichten und Telegramme aus Chile eingeholt, die jedoch immer nur vom Anwachsen der Wirren berichteten. Ausschlaggebend für die Entscheidung war der seitens der Congresspartei auf mehrere Kohlendampfer gelegte Nothembargo, welcher Grund zur Befürchtung gab, dass das Schiff eventuell in Chile keine Kohle werde erhalten können. Fregattencapitän v. Wachtel meldete seinen Beschluss der Marinesection des k. u. k. Reichskriegsministeriums und hatte, da der Termin des Eintreffens in der Heimat keine Abänderung erlitt, die Zeit von etwa $2^1/_2$ Monaten, welche durch diese Reisekürzung erspart wurde, zu seiner Verfügung. Von dieser Zeit nun wurde ein Theil aufgewendet, um den ursprünglich nur auf vier Tage veranschlagten Aufenthalt in Auckland auf 13 Tage zu verlängern.

Diese Frist konnte jeder benützen, um sich, wie er es liebte, entweder in den Strudel der Vergnügungen Aucklands zu stürzen, oder aber das Land zu durchstreifen, und insbesondere das Gebiet der heißen Quellen und Seen zu besuchen, oder auch beides zu vereinen und durchzukosten.

Die gesellschaftliche Aufnahme, welche die Österreicher in Auckland fanden, kann sich der in Hobart erfahrenen würdig an die Seite stellen. Nicht wenig trug zur Entfaltung der Gesellschaft die Anwesenheit Sr. Excellenz des Gouverneurs Earl of Onslow und seiner Gemahlin bei, deren sichtlich von Herzen kommende Liebenswürdigkeit ihnen die Zuneigung Aller gewinnen musste. Ihre Excellenzen nahmen sich der fremden Besucher in besonders

thatkräftiger Weise an; sie zeichneten sie bei allen Gelegenheiten aus und zogen sie in ihren Bekannten- und Familienkreis, luden sie zu allen ihren Empfängen, Soireen und Bällen, und nahmen sie auf dem eigens für sie zusammengestellten Extrazug als ihre Gäste mit zu den großen Wettrennen, welche auf der Rennbahn abgehalten wurden, die auf der Nordseite des Hafens zwischen prächtigen Waldpartien gelegen ist.

Nicht minder freundlich erwiesen sich ganz besonders der Bürgermeister von Auckland, die verschiedenen Clubs und die Honoratioren der Stadt, zu deren Bällen der Stab der Saida gleichfalls Einladungen erhielt, so dass für Unterhaltung in mehr als genügendem Maße gesorgt war. Besonderer Dank aber gebürt dem königl. dänischen Consul, Herrn Waldemar Johansen, einem dänischen Seeofficier der Reserve, der freiwillig die Agenden eines k. u. k. Consuls gegen S. M. Schiff Saida erfüllte und mit unermüdlicher Liebenswürdigkeit in biederer, kameradschaftlicher Art stets mit Rath und That bei der Hand war, um den Fremden ihren Aufenthalt angenehm zu machen.

Die unheimliche Region von Neu-Seeland. — Das längere Verweilen des Schiffes in Auckland machte es fast dem ganzen Stabe möglich, partienweise das Gebiet der heißen Quellen und der Seen, wie auch die Tropfsteinhöhlen von Waitomo zu besuchen. Die erstgenannte Gegend nimmt das Herz der Nordinsel ein und wird von den Engländern die „unheimliche Region“ (*weird Region*) von Neu-Seeland genannt. Thatsächlich ist sie eine Anhäufung von Naturwundern, die ihresgleichen nicht hat. In einem Umkreise von etwa 60 *km* ist die ganze Erdkruste eine einzige Herdplatte, aus der es auf Schritt und Tritt brodelt und dampft. Für den Fremden ist es gefährlich die Straße zu verlassen, da er nicht wissen kann, ob nicht beim nächsten Schritt sein Fuß durch eine dünne Haut erhärteten Schlammes brechen und bis zum Knie in kochender Materie stecken wird, und auf Meilen und Meilen klingt die Straße unter dem Hufschlag der Pferde hohl. Das Centrum dieser Region nehmen der Rotorua-, der Tarawera- und mehrere kleinere Seen ein, umgeben theils von den bewaldeten Hängen einstiger Vulcane, theils von ebenem Lande. An den Seeufern stehen zahlreiche Ortschaften und Maoridörfer, darunter Ohinemutu am Rotoruasee, das seiner guten Hotels wegen den Besuchern als Hauptquartier dient. In dessen Umgegend vereinen sich alle Wunder des Landes. Einzeln oder in Gruppen bis zu dreißig findet man Piuas (Geyser),[1] die in kürzeren oder längeren Zeiträumen kochendes Wasser speien, andere, denen unter mächtigem Rauschen und Zischen bloß ungeheure Quantitäten von Dämpfen entströmen, Teiche von brodelndem, zähen, schwarzen Schlamm, in deren Mitte manchesmal eine Explosion stattfindet, die heiße Fladen 30 Meter weit seitwärts schleudert. Der Boden wird durchschnitten von einer großen Anzahl von Bächlein, dem Abflusse von Quellen, die eine heiß, die andere kalt, oft beide unmittelbar nebeneinander. Viele sind Schwefelquellen, die meisten aber führen Kiesel-Sinter, dessen Niederschlag das Bett bald braun, bald roth, bald hellgelb oder rosa, bald auch wieder schneeweiß färbt. Diese Sinter-Ablagerungen bilden häufig natürliche Badewannen und Becken, deren eines eiskaltes Wasser enthält, während es im nächsten kocht; in den tiefer liegenden vermischen sich die Wasser beider, und es lässt sich für jeden gewünschten Wärmegrad eine Wanne finden. Die herrlichsten

[1] Hauptsächlich in Whakarewarewa, 3—5 Kilometer von Ohinemutu.

dieser Sinter-Terrassen, die berühmten rosa und weißen Terrassen, fielen jedoch dem Schlammausbruch des Rotomahanasees, 1886, zum Opfer. An ihrer Stelle befinden sich jetzt Hügel und Thäler, durchzogen von einer mächtigen Spalte, welche die Bergwände klaffen macht; aus ihrer Tiefe, die gewiss über 100 *m* beträgt, steigen die Dampfwolken von nicht weniger als sieben Geysern auf, die nur selten einen Blick auf den mit kochendem Schlamme bedeckten Boden des Risses dringen lassen — ein Vorwurf, den Doré gewiss für seine Illustrationen zu Dantes Inferno benützt hätte, wäre er ihm bekannt gewesen.

Ein zweiter Ort von höllischer Großartigkeit ist Tikiteri, etwa 12 *km* von Ohinemutu, wo sich mächtige Geyser von schwarzem, schwefeligem Schlamme befinden.

Die Wunder dieser ganzen Gegend sind aber weit entfernt davon, ein bloßes Schauspiel für die Neugierde zu bilden. Fast jeder Quelle wohnt Heilkraft inne, die die Maori schon seit Menschengedenken kennen und schätzen. Ohinemutu ist ein Maori-Badeort in des Wortes verwegenster Bedeutung: Man kann wann immer durch das Dorf gehen, es sitzt fast stets die halbe Einwohnerschaft in den unter freiem Himmel liegenden Badebassins.

Auch die Regierung ist bereits vor längerer Zeit auf die hydropathischen Eigenschaften der Gewässer des „*Hot Lakes District*“ aufmerksam geworden und hat sich nächst dem Rotorua-See, zwischen Ohinemutu und dem Geysergebiete Whakarewarewa ausgedehnte Flächen reserviert, auf denen sie auch ein modernes Sanatorium erbaut und ein sehr comfortabel eingerichtetes Bade-Etablissement eingerichtet hat. Beide liegen inmitten eines ausgedehnten, immergrünen Parkes, dessen Nadelhölzer würzigen Duft ausströmen. In das Sanatorium werden unbemittelte Kranke ohne Entgelt aufgenommen und das Bade-Etablissement ist überhaupt kostenfrei. Bereits hat sich der Ruf dieser Bäder über ganz Australien verbreitet, und gerade als die Herren von der Saida Ohinemutu besuchten, befand sich ein Officier der indischen Armee als Curgast dort, um sich von den hartnäckigen Folgen einer erhaltenen Wunde zu heilen.

Der Ausflug nach diesem Gebiete sollte von keinem Besucher unterlassen werden. Die zur Verfügung stehenden Wege sind entweder per Eisenbahn bis Oxford (8 Stunden, wo man gewöhnlich übernachtet) und von da per Achse nach Ohinemutu (weitere 8 Stunden); oder mit dem Dampfer nach Tauranga in der Bay of Plenty und von da nach Ohinemutu per Wagen. Diese Route kann in 24 Stunden gemacht werden. (Kosten der Fahrt auf beiden Routen inclusive Wagen 4 Guineen = 42 fl. in Gold). Bei beschränkter Zeit ist es gegenwärtig vielleicht am besten, die Hinfahrt über Tauranga, die Rückfahrt über Oxford zu wählen, da bei der Rückkehr das Übernachten in Oxford wegfällt. Billets für diese Route kosten 5 Guineen (52 fl. 50 kr. in Gold), der ganze Ausflug erfordert 4—5 Tage. Am besten thut man aber, sich in die Hände des Cook'schen Reisebureaus zu begeben, das eine Filiale in der Victoria Arcade, Queen Street (Auckland) hat und dem Reisenden alle kleinlichen Plackereien abnimmt. Dieses zieht bei Berechnung der Spesen auch den Besitz von Freibillets für die Staatseisenbahnen Neu-Seelands in Berücksichtigung, welche den Stäben fremder Kriegsschiffe stets auf die Dauer ihres Aufenthaltes in zuvorkommendster Weise ausgestellt werden. Besonders vortheilhafte Bedingungen erhalten Partien von 6—10 Personen. Angezeigt ist es dabei in Uniform zu reisen, denn als Fremder wird man

ohnehin erkannt und die Uniform sichert Zuvorkommenheit und hält die Zuweisung minderwertiger Bequemlichkeiten hintan, welche die Wirte zuweilen gegen Cooks Schützlinge üben sollen. Die nun kurz hinter Oxford bei Lichfield endende Eisenbahn soll weiter bis an den Rotorua-See geführt werden, und ist dies einmal geschehen, so werden dem Besuche dieses Wunderlandes bedeutend weniger Hindernisse entgegenstehen als gegenwärtig.

Die Waimoto-Höhlen. — Eine andere Sehenswürdigkeit der Nord-Insel Neu-Seelands sind prachtvolle Tropfsteinhöhlen, die Waimoto Caves, welche von Otorohanga aus leicht zu erreichen sind. Bis Otorohanga fährt die Eisenbahn von Auckland in 7 Stunden. Bei genügender Zeit ließe sich der Ausflug nach den heißen Seen mit dem nach den Waimotohöhlen am besten vereinen, da die Eisenbahn nach beiden Orten bis Frankton Junction, etwa $^3/_4$ des Weges, gemeinsam ist.

Die genannten Tropfsteinhöhlen sind gegenwärtig bis zu einer Ausdehnung von etwa einem halben Kilometer bekannt, doch werden immer noch neue Kammern und Säle entdeckt. Der Eingang zur Höhle führt über einen kleinen Teich. Die besondere Merkwürdigkeit der Grotte besteht darin, dass die oft zierlichen, oft großartigen Gebilde des Tropfsteines, die hier wie überall Orgeln, Dome, Vorhänge etc. bilden, bald braun, bald blendend weiß, bald schwefelgelb, bald rosa gefärbt sind. Eine Kammer, die ganz in der Farbe blasser Edelkorallen prangt, ist von besonders zauberischer Wirkung. Eine andere bringt eine Überraschung ganz verschiedener Art dadurch, dass sie von Myriaden von Johanniswürmchen erfüllt ist, deren Lichtpunkte im Dunkeln wie Sterne strahlen und sich in dem glatten Wasserspiegel, der zum Theile den Boden der Grotte bedeckt, spiegeln, so dass der Eindruck entsteht, als schwebe man mitten im Himmelsraume.

Geschehnisse an Bord. — Abschied von dem Lande der Antipoden. — Während der Stab partienweise alle die geschilderten Naturwunder Neu-Seelands in Augenschein nahm und die ihm zugemessene Zeit bestens ausnützte, um Land und Leute kennen zu lernen, wurde an Bord des Schiffes auch nicht gefeiert. Die Nahten der Decke, welche durch die letzten stürmischen Überfahrten bei der elastischen Nachgiebigkeit des Schiffes an Dichtigkeit eingebüßt hatten, mussten kalfatert werden; Stengen und Rundhölzer wurden auf Deck gestrichen, ihre Zutakelung wurde visitiert und wo nöthig repariert; die arg mitgenommenen Segel wurden ausgebessert, das laufende Gut musste zum Theil gewechselt werden.

Die Zutakelung der Bootskrahne, die, wie die Erfahrung gezeigt hatte, bei schwerem Wetter ungemein litt, wurde erneut und verstärkt; die Kupferhaut des Schiffsbodens musste durch die Taucher gereinigt und blank geschrappt werden; inzwischen erfolgte auch die Einschiffung des Proviantes, der für die bevorstehende lange Überfahrt ein bedeutendes Quantum ausmachte, und des lebenden Schlachtviehes.

Unter dem Drange all dieser Arbeiten wurde es jedoch nicht verabsäumt, der Bemannung Gelegenheit zur Verrichtung ihrer österlichen Andacht zu geben, wobei die freundlichst angetragenen Dienste des den abwesenden Bischof vertretenden Pfarrers in Anspruch genommen wurden.

Wenn trotz alledem noch Zeit für die militärisch-maritime Ausbildung der Mannschaft und die Vornahme jener Exercitien blieb, die in See nicht

geübt werden können, so war dies den stets zweckmäßigen Anordnungen und Verfügungen zu danken, mit welchen der Gesammt-Detailofficier die allgemeinen Directiven des Schiffscommandos zur Ausführung brachte, indem er, wie stets, mit großer Selbstverleugnung jede persönliche Bequemlichkeit und jedes Vergnügen dem Dienste unterordnete und zum Opfer brachte. Seinen Bemühungen war es in erster Linie zu danken, dass die Saida am 12. April 1891 so wohlgerüstet für die Anforderungen einer stürmischen Überfahrt Auckland und damit Austral-Asien verlassen konnte.

Dreieinhalb Monate lang hatten die Wellen der australischen Gewässer das Schiff umspült, und hatten in dieser Zeit ihm auch die Elemente nicht immer glimpflich mitgespielt, so war doch der Empfang, den es überall bei den Menschen fand, dazu angethan, zu zeigen, dass die Flagge, unter der es segelte, auch bei den Antipoden des Heimatlandes angesehen und geehrt ist. Wenn die österreichisch-ungarischen Seeleute von Fest zu Fest, vom feierlichen Empfang der Gemeinderäthe zur Tafel der Staatsoberhäupter, vom Ballsaal der oberen Zehntausend zum Theeabende des schlichten Bürgers eilen mussten, so durften sie die ihnen, den Unbekannten, angethane Ehre nur zum geringsten Theile für ihre Person beanspruchen; die erwiesenen Aufmerksamkeiten galten dem Staate, den sie repräsentieren durften, dem edlen Corps, dem sie angehörten, ihrem ehrenvollen Kleid, dem Rocke des Kaisers!

Wer aber den Fremden ehrt, der ehrt sich selber und sein Haus. Und so muss den australasischen Colonien der Zoll der Anerkennung und des Dankes zuerkannt werden.

Capitel X.

Die Fahrt über den Stillen Ocean. Die Magellan-Straße. Punta Arenas. Nachforschungen nach der SANTA MARGHERITA. *Die Falklands-Inseln. Fahrt nach Buenos Aires.*

Abfahrt von Auckland. — S. M. Schiff SAIDA verließ, wie bereits angeführt, den Hafen von Auckland am 12. April 1891. Die schwierige Passage durch die Hafen-Ausfahrt und den Rangitoto-Canal ließ es angezeigt erscheinen, die Maschine zu benützen. Außerhalb des Hafens wehte frische Südwest-Brise, so dass noch im Hauraki-Golfe, bevor der Coromandel-Canal erreicht war, die Maschine abgestellt werden konnte. Um 5 Uhr abends war Great Barrier Island passiert und das Schiff befand sich wieder auf offenem Ocean, um seinen Weg nach dem Tournierplatz der ungefügen „braven Westwinde“ zu nehmen.

Fahrt über den stillen Ocean. — Die Route. — Der Bogen des größten Kreises, welcher das Ost-Cap von Neu-Seeland mit der westlichen Ausmündung der Magellan-Straße verbindet, reicht bis unter den 60. Breitengrad herab, wo man sehr niedere Temperaturen, rauhes Wetter und die Wahrscheinlichkeit hätte, mit Treibeis und Eisbergen zusammenzustoßen. Die gebotene Schonung der Bemannung sowohl als des Schiffes ließ daher das Commando von dem vollständigen Verfolge dieser allerdings kürzesten Route absehen. Der Navigationsofficier erhielt daher die Weisung, die Route des Schiffes als Bogen des größten Kreises bis zum 50. Grad Südbreite und von hier längs dieses Parallelkreises als loxodromischen Bogen zum Cap Pillar anzulegen. Diese Route wurde auch, so weit es Wind und Wetter gestatteten, eingehalten. Das Princip der Detailausführung blieb dasselbe, welches wir schon auf der Fahrt von Mauritius nach Albany befolgt gesehen haben: sich nicht an einen bestimmten Breitengrad zu binden, sondern jeweilig trachten, in die nördliche Hälfte einer Luftdruckdepression zu gelangen, wo für die Fahrt nach Osten günstige Winde angetroffen werden müssen.

Wind und Wetter. — Die ersten Tage der Fahrt waren schöne Herbsttage mit frischen nordwestlichen und südwestlichen Brisen, welche das Schiff Dienstag, den 14. April, über den 180. Meridian führten. Der folgende Tag musste daher, um beim richtigen Datum zu bleiben, noch einmal die Bezeichnung „Dienstag, den 14. April“ führen. Am Vormittag des 16. April kamen

die Chatham Islands in Sicht, und da der Ankerplatz in der Courslinie lag, hatte Fregattencapitän v. Wachtel die Absicht, für einige Stunden im Lee dieser sehr selten besuchten Inseln zu ankern. Der Tag war warm und klar, die See ruhig, der Wind eine leichte Brise aus West-Nord-West — Umstände, die der Bemannung der Saida deutlich genug in der Erinnerung geblieben sind, denn mit ihnen nahm das schöne Wetter auf mehr als einen Monat Abschied von der Corvette.

Während diese mit allen Segeln am Winde längs der Inselküste herabsteuerte, zog mit fliegender Hast aus dem Südwesten eine Wolkenbank herauf, deren Schwärze nichts Gutes ahnen ließ. Augenblicklich wurde die Idee des Ankerns aufgegeben und das Schiff zum Abfallen gebracht. Die Segel wurden gekürzt — nicht einen Moment zu früh, denn kaum waren die Bramsegel beschlagen, da brach die Böe auch schon herein, von schwerem Regen und Hagel begleitet, während das Thermometer im Augenblicke um 3^0 fiel.

Der Südwest hielt an. Er schien einer Barometer-Depression anzugehören, deren Centrum seinen Weg im Süden des Schiffes verfolgte; doch so langsam, dass das Schiff die Depression überholen konnte. Das Barometer fiel stetig, der Wind frischte bis zur Stärke 9 und der Seegang wurde ein schwerer, Böe folgte auf Böe, bis am Nachmittag des 18. April der tiefste Barometerstand, 737,9 *mm*, erreicht wurde, während gleichzeitig der Wind plötzlich einlullte und eine schwere gekreuzte See das Schiff umherschleuderte. In der Überzeugung, dass nach dem zu erwartenden erneuten Voreilen des Centrums der Sturm mit womöglich vermehrter Heftigkeit wieder losbrechen werde, wurden die Segel bis zur Sturmsegelage vermindert. Das Erwartete trat auch thatsächlich ein. Noch in derselben Nacht setzte Süd- und Südwest-Wind in der Stärke 10 ein, so dass die See die Dollbordplanken der an den aufgetoppten Bootskrahnen der Backbord- (Lee-) Seite gehissten Seitenboote Nr. II und Nr. IV eindrückte. Bei jeder Rollbewegung füllte sich das tiefer hängende Boot Nr. IV mit Wasser, so dass, um es zu erhalten, eine seiner Planken herausgeschlagen werden musste, um dem Wasser augenblicklichen Abfluss zu gewähren.

Im Laufe des 19. verlor der Wind den stürmischen Charakter, blieb jedoch böig. Zwischen dem 27. und dem 28. begann das Barometer zu fallen, und während der Nacht flaute der Wind dergestalt ab, dass das Schiff ohne Steuerfähigkeit der mächtigen todten See preisgegeben war. Die Depression, der das Schiff bisher gefolgt war, hatte treulos das Weite gesucht. Gegen Mittag des 29. setzte frischer Südost ein. Ein Bord mit Backbordhalsen zeigte, dass dieser Wind einem neuen cyclonalen System angehöre. Sobald dies erkannt war, wurden Steuerbordhalsen genommen, um auf die Nordseite der Bahn zu gelangen. Die Fahrt am Winde bei Windstärken von 8—9 war jedoch wenig mehr als ein Beiliegen, und der angestrebte Zweck wurde nicht erreicht. Dabei arbeitete das Schiff heftig, und eine Sturzsee nach der anderen ergoss sich auf Deck und durch die behufs Ventilation zum Theile nicht mit Deckeln geschützte vordere Lucke in Batterie und Raum. Die Speigatte konnten so mächtigen Wassermengen nicht genügenden Abfluss gewähren, und trotz der zahlreichen in allen Räumen angebrachten Laufstage brachte das überaus heftige Schlingern des Schiffes viele Personen des Stabes und der Mannschaft zum Stürzen. Zahlreiche Risswunden und Contusionen waren die Folge, jedoch leider auch drei schwere Verletzungen von Personen der Mannschaft, darunter ein Schlüsselbeinbruch und zwei Rippenbrüche.

Der Einfluss dieser Depression, deren sehr hoch nach Norden reichende Bahn das Schiff zwang, von seiner Route, dem 50. Parallelkreis, bis über den 47. Breitegrad hinauf abzuweichen, ohne dass es möglich gewesen wäre, die Bahn zu kreuzen, dauerte bis zum 6. Mai, an welchem Tage ein regelmäßiger ziehendes Barometerminimum willigere Sturmgeister brachte, mit deren Hilfe die Corvette vom 11. auf den 12. Mai die größte Generaldistanz[1]) von 236 Seemeilen erzielte.

Anlaufen der Magellan-Straße. — Am Morgen des 15. Mai war das Schiff nach der Besteckrechnung nur mehr 35 Meilen von Cap Pillar entfernt. Da daran gelegen war, die ohnehin kurzen Tage für die Fahrt unter Dampf in der Magellan-Straße möglichst auszunützen und mit der flau gewordenen Brise die Einfahrt voraussichtlich erst spät am Nachmittag erreichbar gewesen wäre, wurde um 4 Uhr morgens die Maschine in Betrieb gesetzt. Genau in der erwarteten Peilung kam bei Tagesanbruch das Cap Pillar in Sicht und wurde um $8^1/_2$ Uhr morgens von dem Schiffe passiert.

Die Überfahrt von Auckland nach der Magellan-Straße hatte 34 Tage gedauert und war weitaus der stürmischeste Theil der ganzen Reise gewesen. An zwanzig von diesen 34 Tagen überschritt der Wind die Stärke 8 und an acht Tagen wurde er zum vollen Sturme. Seit das Schiff die Chatham-Inseln aus der Sicht verloren hatte, war ihm kein einziger schöner Tag, kein einziger ohne Niederschläge zutheil geworden. Schnee und Regen waren noch die gelindesten Formen. Der tückische Nebel kroch durch alle Ritzen bis in den untersten Raum und die Hagelböen peitschten die kleinen Eiskörner wie Stahlgeschosse mit ausgesuchter Grausamkeit denjenigen ins Gesicht, die gerade bei solch unsichtigem Wetter um so peinlicheren Auslug nach Luv halten mussten. Die Temperatur war allerdings nie unter den Nullpunkt des Thermometers gefallen, hatte sich aber auch nie über 10° C. erhoben, so dass die dem Schiffe mitgegebenen Öfen die besten Dienste leisteten.

Nur an drei Tagen während dieser Überfahrt erscheint in den Loggbüchern der Saida der Zustand der See als ruhig angegeben, während an 25 Tagen schwerer Seegang herrschte, darunter an 13 Tagen Seegang, den der Seemann mit dem äußerst sparsam angewendeten höchsten Grade der Vergleichscala „stark bewegt" bezeichnet. Zahlreiche Havarien an der Aus- und Zurüstung des Schiffes waren bei solchem Wetter unvermeidlich, doch gelang es der immer regen Aufmerksamkeit der Wachhabenden, den gänzlichen Verlust von Segeln und Rundhölzern zu vermeiden. Das Materiale der häufig zur Reparatur gewechselten Segel wurde aber während dieses stürmischen Monates so beansprucht, dass in der Folge die größte Vorsicht in der Segelführung geübt werden musste.

Wie ein Gefühl der Erlösung überkam es die ganze Bemannung, als das Schiff endlich im ruhigen Wasser der Magellan-Straße dahinglitt; als man wieder stehen und gehen konnte und das Einnehmen eines Mahles nicht eine körperliche Anstrengung und eine Kette von mehr oder weniger heiteren Zwischenfällen war.

Die Magellan-Straße. — Die in ihrer Art großartige Scenerie der Magellan-Straße trug ebenfalls zur Erholung bei. Sie ist in erster Linie eine

[1]) Die von einem Mittagspunkte bis zum nächsten gemessene Distanz.

Scenerie des Schweigens. Steil und kühn steigen starre Felsmassen aus dem Meere auf, das im Sea Reach durch sie auf 30 Meilen eingeengt wird. Wo Pflanzen gedeihen, ist es Krummholz, das am Boden kriecht, damit der Wind nicht daran zausen kann. Schnee liegt auf den oberen Flächen der Felswände und in den Ritzen, und wäre nicht das Gekreisch der Möven und das zornige Schnattern der Albatrosse, kein Laut würde rege im weiten Reiche der Natur.

Churrucca-Bai. – Feuerländer. – Um 1½ Uhr nachmittags wurde die Einfahrt zur Churrucca-Bai erreicht. Mit gewohnter Sicherheit führte Fregattencapitän v. Wachtel das Schiff durch die enggewundene Einfahrt, knapp an den Felsenriffen vorüber, die durch im Wasser wallende, lange Bärte von Seetang gekennzeichnet werden. Um 2 Uhr lag das Schiff in dem ruhigen, von steilen Felswänden umschlossenen Bassin der Nassau Anchorage, gegenüber der Tafel, die im verflossenen Jahre S. M. Schiff Fasana als Erinnerung an seinen Besuch an einem Pfahle befestigt hatte. Das gebräuchliche Fremdenbuch der Churrucca-Bay sind jedoch die glatten Felswände, die mit den Namen dort gewesener Schiffe bedeckt sind.

Die wenigen Viertelstunden bis zum Eintritte der Dunkelheit wurden von einigen Unternehmungslustigen benützt, um das Land zu „explorieren", ein trauriges Land, das nicht umsonst den Namen „Desolation Island" führt. Die Nässe trieft von den Felsen und sickert in den torfartigen Boden, der von grobem Gras bedeckt ist; an jenen Hügelseiten, an denen die Windsbraut nur mit gebrochener Gewalt hausen kann, fristet undurchdringlich dichtes Gestrüpp von verknorrtem Zwergholz sein Leben.

Schon um 4 Uhr brach die Dunkelheit herein und zwang die vom Schiffe Abwesenden zur Rückkehr. Am folgenden Morgen wurden die nachtsüber klein gehaltenen Kesselfeuer verstärkt, so dass die Fahrt fortgesetzt werden konnte, sobald das Licht des anbrechenden Tages es erlaubte. Noch vor Mittag gelangte das Schiff in den Long Reach, wo die Felsenküste der Cordova-Halbinsel das Fahrwasser auf etwa 4 bis 5 Seemeilen einengt. Hier meldeten die Ausluger das Insichtkommen eines Bootes, das sich in kurzer Zeit als das elende Canoe einiger Feuerländer erwies. Die Maschine wurde gestoppt, das gebrechliche, aus fünf zusammengenähten Planken bestehende Boot kam langseits und seine Insassen erhielten die Erlaubnis an Bord zu kommen. Die vier Männer machten davon alsbald Gebrauch, den beiden Weibern jedoch gestatteten sie das Verlassen des Canoes nicht.

Eine physisch und geistig tiefer stehende Menschenrace als jene der Feuerländer lässt sich kaum mehr denken. Der thierische Gesichtsausdruck, der blöde Blick und der stets halb offene Mund der an Bord Gekommenen ließen auf großen Mangel an geistigen Fähigkeiten schließen, während ihre Person allenthalben von widerlichem Schmutze starrte. Ihre Statur war eher klein zu nennen, ihr Körperbau war grobknochig, mit auffallend langen Armen, abfallenden Schultern und einwärts gewendeten Kniegelenken. Die Haut, deren Farbe sich nicht bestimmen ließ, schien lederartig, überall zu Falten und Runzeln gezogen, auch bei dem jüngeren „Exemplare". Ein breites, vorgeschobenes Kinn, wulstige Lippen, eine plattgedrückte Nase und vorstehende Backenknochen charakterisierten das Gesicht, das von einer Mähne langen, schwarzen, groben, unglaublich vernachlässigten Haares eingerahmt wurde; eines der Individuen trug einen ebensolchen Vollbart. Ihre Kleidung war eine

verschiedene. Zwei von ihnen trugen das „National-Costüm“, einen sehr knapp bemessenen Überwurf von Seehunds- oder Otterfellen, welche mit Sehnen zusammengenäht waren; der eine davon außerdem auch noch eine alte Marinekappe. Die beiden anderen waren mehr „europäisch“ gekleidet, d. h. einer trug als einziges Kleidungsstück einen alten Mehlsack um die Schultern, der andere that mit einem zerissenen leichten Sommerröckchen groß, das ihm wohl ein die Straße Passierender im Tausche für sein Fellkleid gegeben hatte. Im ganzen war also die Kleidung erbärmlich und durchaus nicht genügend, um Schutz vor der empfindlich nasskalten Witterung zu geben, und trotzdem man meinen sollte, die Leute müssten gegen Kälte sehr abgehärtet sein, froren sie doch jämmerlich, wie ihr convulsivisches Zittern und Zähneklappern zeigte. „Auch wir,“ heißt es in einem uns zur Verfügung gestellten Briefe, „waren versucht, die Mäntel der Feuerländer einzuhandeln, die zum Theile aus prächtigem Sealskin bestanden; bei näherer Betrachtung der Innenseite dieser auf der „bloßen“ Haut getragenen Felle schwand jedoch jegliche Kauf- oder vielmehr Tauschlust. Ich erhandelte mir für eine Schachtel Zündhölzer einen Knochensplitter, der als Dolch oder Speerspitze gedient haben mag, zum Andenken an den Besuch dieser widerwärtigen Gesellen.“

Tauschhandel schien indessen nicht der Zweck ihres Anbordkommens gewesen zu sein, den sie brachten weder Felle noch sonstige Tauschartikel mit sich, sondern beschränkten sich darauf, um Tabak, Zwieback und hauptsächlich Zündhölzchen zu betteln, wovon ihnen die spanischen Namen geläufig waren. Dabei war ihr Betragen scheu und misstrauisch. Jeden Augenblick lugte einer oder der andere über die Bordwand nach den beiden im Canoe gebliebenen Weibern, und ihre Ruhelosigkeit vereitelte bei dem schwachen Tageslicht auch jeden Versuch, sie zu photographieren. Nach einer Viertelstunde verließen sie mit ihren zusammengebettelten Schätzen das Schiff, das nun auch seinen Weg wieder fortsetzte.

Die Scenerie des Long Reach und Crooked Reach ist verschieden von jener des westlichen Theiles der Straße. Die Küsten der Cordoba-Halbinsel und der St. Inez-Insel werden von hohen Bergen gebildet, von deren Schneefeldern mächtige Gletscher seewärts herabreichen. Dunkler Wald bedeckt die unteren Theile der Berge, zwischen welche zahlreiche Buchten und Meeresarme sich hineinzwängen. Herden von Seehunden wurden wiederholt wahrgenommen, doch hielten die Thiere sich in respectvoller Entfernung von dem Schiffe, das hier unter dem Impulse des günstigen Gezeitenstromes und einer frischen Nordwestbrise mit gesetzten Marssegeln und Maschine bis zu 13 Knoten über dem Grunde zurücklegte. Da bei so günstiger Fahrt der enge Crooked Reach noch mit Tageslicht zu passieren war, und der nächste Ankerplatz, Fortescue Bay, erst in der Dunkelheit erreichbar gewesen wäre, beschloss Fregattencapitän v. Wachtel die Fahrt auch nachts fortzusetzen, um Brennmateriale und Zeit zu ersparen, wodurch allerdings gerade die großartigste Scenerie der Magellan-Straße an der Corvette vorüberglitt, eingehüllt in die Schleier der Nacht, die von dem jungen Monde kaum gelüftet wurden. Doch gestattete der letzte Schein der Abendsonne noch den Anblick des majestätischen Monte Sarmiento, eines schneebedeckten Riesen, der unvermittelt 2000 *m* hoch aus dem Meere aufsteigt — wahrscheinlich derselbe, dem Magalhaës den Namen Campaña de Roldan beigelegt hat.

Cap Froward wurde um $7^1/_2$ Uhr p. m. passiert und hiebei der südlichste Punkt der ganzen Reise, $53^0 57'$ S, erreicht; gegen Ende der ersten

Nachtwache war die Höhe des Port Famine tragischen Andenkens erreicht und sobald der Tag graute, konnte das Schiff in die weite Bay von Punta Areñas gesteuert werden. Die grüne Warnboje, welche oberhalb des Wracks der unglücklichen DOTTEREL liegt, bei Seite lassend, kam die Corvette auf den Ankerplatz, auf dem sie um $8^3/_4$ Uhr a. m. ankerte.

Der Hafencapitän, Dom Pedro Garcia, ein Ingenieur-Officier der chilenischen Kriegsmarine, erschien alsbald an Bord, um seinen Besuch abzustatten und die mehr als gewöhnliche Neugier zu befriedigen, mit der alles auf Nachrichten wartete — befand sich das Schiff doch im Territorialgewässer eines Staates, in dem bei der Abfahrt von Auckland der helle Bürgerkrieg gewüthet hatte. Die Nachrichten waren in dieser Beziehung wenig tröstlich. Balmaceda hatte noch die Dictatur und keine Partei die absolute Oberhand, obgleich das Panzerschiff BLANCO ENCALADA der Congresspartei erst vor wenigen Tagen durch einen Torpedoangriff verloren gegangen war.

Punta Areñas. — Punta Areñas, welches kaum den Namen einer Stadt verdient (es hat nach Curtis gegen 1000 Einwohner, die circa 250 Häuser bewohnen) führt seinen Namen von dem in die Straße hinausreichenden Sandsporne, auf dem es gelegen ist. Die Boote der auf der Rhede liegenden Schiffe legen an einem langen, halbverfallenen hölzernen Pier an, den man mit Lebensgefahr zu beschreiten hat, um das Land zu gewinnen. Die daraufgelegten Schienen verrathen seine Bestimmung als Verladestelle des Kohlenbergwerkes, das in der Nähe betrieben worden war, allein die bis über die Feuerthüre in den Boden gesunkene Locomotive und das Fehlen von zwei Dritteln der Schienen belehren den scharfsinnigen Besucher alsbald, dass der Kohlen-Export den „*tempi passati*“ angehört. Vom Landungsmolo bringen uns wenige Schritte nach der „Plaça“, dem Hauptplatze, der auf einer Seite von einem langen, niedrigen Holzgebäude begrenzt wird, dessen vorspringendes Dach, von Holzpfosten getragen, eine Art Arcade bildet. Ein Schild über der Thüre trägt die Aufschrift „*Gubernacion*“ und belehrt uns, dass wir vor der Wohnung des Gouverneurs stehen. Das Gebäude dient nebenbei auch als Kaserne für die chilenische Garnison, die 100 Mann Fußtruppen und eine Batterie von acht bronzenen 7 *cm*-Hinterladern zählt — eine formidable Macht für den kleinen Ort, aber zu gering zur Beherrschung der Straße, besonders wenn die Artillerie — über keine Brandel verfügt! Thatsächlich sprach General Valdivieço, der Gouverneur, Fregattencapitän v. Wachtl um Brandel an, um bei einem in den nächsten Tagen stattfindenden Nationalfeste einen Salut abgeben zu können; und dies in einer Zeit, wo die Wogen des Aufruhrs in Chile hoch giengen und täglich die in Europa bestellten, bereits zur Congresspartei übergegangenen neuen Kriegsschiffe in der Magellan-Straße erwartet werden konnten!

Die übrigen drei Seiten der Plaça werden von elenden hölzernen Hütten eingenommen, die in Punta Areñas als „Häuser“ gelten. Man muss sich wundern, dass die menschlichen Wohnungen dieser unfreundlichen Region dem Klima nicht besser angepasst sind. Die Temperaturschwankungen sind zwar

durch die mächtigen umliegenden Wassermassen ziemlich ausgeglichen, so dass keine extrem niederen Temperaturen vorkommen, aber auch kaum Stunden, die eine Durchwärmung gewähren. Von Punta Areñas wird behauptet, es vergehe kein Tag, an dem es dort nicht regnete. Mr. Curtis meint, dies müsse ein Missverständnis sein, denn zeitweise falle auch Schnee — die Saida hatte aber doch das Glück, einen schönen Tag auf der Rhede von Sandy Point zu verbringen.

Von der Plaça geht die mehr weniger geradlinige Hauptstraße aus, deren Häuser der schon beschriebenen Kategorie angehören; eine Ausnahme bildet eine eben im Bau befindliche Kirche, die aus — Wellblech hergestellt wird. Von der Hauptstraße zweigen einige Gassen ab, die aber nach wenigen Schritten entweder bergaufwärts im Heideland oder bergabwärts am Meeresstrande enden. In einer der ersteren liegt das einzige bessere Haus des Ortes, jenes des britischen Generalconsuls R. Stubenrauch, sowie dessen Warenniederlage, in der man alle Errungenschaften der Civilisation findet — fertige Kleider, vernickelte Theekessel, Gummischuhe, Tischler- und Schlosserwerkzeug, Knöpfe, Blech, Teppiche, Petroleum, Porzellan etc. Aus einem oder dem andern der „Häuser“ blickt ein greulich ausgestopfter Puma trostlos zum Fenster hinaus, zum Zeichen, dass hier Felle verkauft werden; der bestausgestattete Laden dieser Art gehört einem Amerikaner, der den Fremden auch alle möglichen Curiositäten anzuhängen versteht. Hier kann man Seehunds- und Otternfelle, Guanacopelze, Straußdecken, Gürtelthierpanzer, Modelle von feuerländischen Canoes, Muscheln, Indianerwaffen, patagonische Sättel und Sporen, selbst Reliquien von verunglückten Schiffen kaufen.

Viel gepriesen sind die aus den Brusttheilen der Häute von jungen Straußen gefertigten Decken, doch sind entweder schöne Exemplare sehr selten oder die Beschreibungen übertrieben — auf S. M. Schiff Saida bekam niemand ein kaufenswertes zu Gesicht. Ein schönes Sealskin oder ein Seeotterpelz lässt sich hie und da mit Vortheil erwerben, doch ist Vorsicht geboten, da die Lieferungen schon in festen, meist amerikanischen Händen sind und fast nur Unbrauchbares, Zerschossenes oder sonst Beschädigtes am Platze bleibt.

Die Bevölkerung von Punta Areñas ist eine sehr bunte. Es kann kaum gesagt werden, dass irgend eine Nationalität vorherrsche. Auch einige Dalmatiner leben an diesem südlichen Ende der bewohnten Welt — alle in ärmlichen Verhältnissen. Ein angeblich ehemaliger österreichisch-ungarischer Officier dient dort der argentinischen Actiengesellschaft, welche auf der Insel Tierra del Fuego die Suche nach Gold betreiben lässt, scheinbar mit mittelmäßigem Erfolge. Die Klage ist allgemein, dass sie ihre „Digger“ wie Sclaven behandle, was für uns umsomehr zu bedauern wäre, da sich auch Dalmatiner unter den Arbeitern befinden sollen. Es ist jedoch anzunehmen, dass Leute, die nach Tierra del Fuego als Goldgräber gehen, Desparados sind, die alles übrige, auch Laster und Verbrechen, schon versucht haben, auf die man nur durch rücksichtslose Strenge einwirken kann.

Aufenthalt in Punta Areñas. — Die chilenische Expedition zur Aufsuchung der Santa Margherita, Capitän Johann Orth. — Fregattencapitän v. Wachtel stattete dem Gouverneur seine officielle Visite ab und wechselte Besuche mit dessen Adjutanten und Schwiegersohn, Oberst Meeks, sowie mit Herrn Stubenrauch, der freundlichst seine Dienste angeboten und auch

die vor wenigen Monaten dort gewesene Corvette Fasana zu Dank verpflichtet hatte. Bei allen diesen Gelegenheiten zog Fregattencapitän v. Wachtel einer erhaltenen Weisung gemäß Erkundigungen ein, ob von dem Schicksale der Santa Margherita, dem Schiffe Johann Orths, etwas verlautet habe — wie zu erwarten, überall mit negativem Erfolge. General Valdivieço stellte dem Schiffscommando in liebenswürdiger Weise die officielle Correspondenz zur Verfügung, welche ihm auftrug, den chilenischen Kriegsdampfer Toro zu entsenden, damit er die Inseln und Canäle des Feuerlandes nach dem unglücklichen Schiffe absuche, wie er auch dem Commandanten eine Abschrift des Berichtes übergab, den die Leiter dieser Expedition, Oberst Dom Ed. Meeks und Hafencapitän Dom Pedro Garcia, ihm erstattet hatten.

Bei der sowohl von General Valdivieço als auch von Oberst Meeks häufig und besonders betonten Sympathie, die die österreichisch-ungarische Monarchie und speciell die Person S. M. des Kaisers und Königs in Chile genießt, lässt es sich annehmen, dass von dortiger Seite zur Aufklärung des über dem Geschicke der Santa Margherita schwebenden Dunkels thatsächlich alles geschehen sei, was nur im Bereiche der Möglichkeit gelegen war.

General Valdivieço suchte seiner Verehrung für unseren erhabenen Monarchen auch einen sichtlichen Ausdruck zu geben, indem er Fregattencapitän v. Wachtel bat, vier kostbare Pelze, die er ausgewählt hatte, Seiner Majestät als Zeichen seiner aufrichtigen Huldigung zu Füßen zu legen.

Auch den Schiffscommandanten und die Corvette bedachte der freigebige alte Herr mit Präsenten, die im letzteren Falle aus Schlachtvieh bestanden und mit allgemeiner Acclamation der Mannschaft als Zugabe zu ihrer Ration gewidmet wurden.

Fregattencapitän v. Wachtel revanchierte sich für seine Person sehr passend, indem er unter anderem dem Gouverneur einen schönen, großen Stahlstich des Porträts S. M. des Kaisers verehrte.

Über die chilenische Revolution verhielt sich trotz sonstiger Redseligkeit alles sehr zurückhaltend. Gelegentlich eines Besuches, den Oberst Meeks der Corvette am Vorabend ihres Auslaufens abstattete, führte er, befragt, in längerer Auseinandersetzung eine Menge kleinlicher Ursachen an, die den Anlass dazu gegeben hätten, erwähnte jedoch mit keinem Worte des eigentlichen Grundes, der Verfassungswidrigkeiten, die Balmaceda ungestraft begehen zu dürfen geglaubt hatte. Auch versicherte er, dass kein „anständiger Mensch“ der Revolutions- oder Congresspartei angehöre, wovon übrigens sonst gerade das Gegentheil behauptet wurde.

Da S. M. Schiff Saida infolge der geübten Ökonomie noch über 174 *t* Kohle gebot und die in Punta Areñas erhältliche Kohle den enormen Preis von 75 *sh* die Tonne kostete, entschloss sich das Schiffscommando, den Kohlenvorrath nicht zu ergänzen. Es wurden daher bloß Lebensmittel an Bord genommen und das Schiff konnte am Morgen des 20. Mai nach dreitägigem Aufenthalte seine Reise fortsetzen. Noch am selben Tage wurden die beiden Engen anstandslos durchfahren und der letzte Theil der Straße im Laufe der ersten Nachtwache zurückgelegt. Zur Sicherung der weiteren Navigation ließ Fregattencapitän v. Wachtel noch 35 Seemeilen in östlicher Richtung unter Dampf zurücklegen, um am folgenden Morgen Segel zu setzen und die Maschine abzustellen.

Besuch der Falklands-Inseln. — Seine Absicht war, die Falklands-Inseln aufzusuchen. Da nämlich alle gesammelten Daten den Schluss erlaubten, dass die Santa Margherita das Cap Horn nicht doubliert habe, und da der Toro den Archipel des Feuerlandes erfolglos nach dem Schiffe abgesucht hatte, die steile Festlandsküste von Cap Virgins bis Cap Blanco aber gewiss kein Anzeichen von einem Wrack aufbewahrt hält, das vor Jahresfrist an ihr zerschellt wäre, wies die letzte und sehr schwache Hoffnung, noch etwas über das Schicksal des Capitäns J. Orth und seiner Mannschaft zu erfahren, nach diesen Inseln, die, in der Region der schlimmsten Stürme gelegen, schon manchem Schiffe Verderben und manchem Seemanne ein nasses Grab gebracht haben.

Die angetroffenen nordwestlichen Brisen förderten die Fahrt, so dass in der Nacht vom 22. auf den 23. Mai die den Falklands-Inseln im Nordwesten vorgelagerten Jason-Inseln gesichtet werden konnten. Die nach Norden übergegangene frische Brise sicherte dem nun südwärts steuernden Schiffe größtmögliche Manöverfreiheit, so dass es auf die geringste mit der Sicherheit der Navigation vereinbarliche Entfernung die Küste von West-Falkland ablaufen konnte. Bucht für Bucht öffnete sich dem Blicke, allein keine Spuren eines Wracks waren zu entdecken. Die zahlreichen Inselchen und Klippen, oft von barocker Form, gothischen Bogen, Burgruinen und Thürmen gleichend, die stummen Zeugen so manchen Schiffbruches, zogen vorüber. Herden von Walen, Schulen von Seehunden schwammen mit dem von Wind und Strom getragenen Schiffe um die Wette und tausend und aber tausend leicht beschwingte Cormorane umflatterten neugierig die Takelage, ließen sich auf den Raaen und in den Booten nieder und nahmen mit naiver Furchtlosigkeit die ihnen scheinbar neuen Vorgänge des Bordlebens in Augenschein. Um Mittag war das Südende der Küste erreicht und das Schiff wurde mit Backbordhalsen an den Wind gebracht, der nun bedeutend an Stärke zunahm. Der Schiffscommandant entschloss sich, in den Port Albemarle einzulaufen, an dessen Ufern die Seekarte einige Hütten angibt, von deren Bewohnern vielleicht Nachricht über einen stattgehabten Schiffbruch eingeholt werden konnte. Der Abend brach bereits herein, als die Maschine dampfklar wurde. Das letzte Tageslicht leitete das Schiff gegen die Einfahrt des Albemarle-Sundes, eines canalartigen Einschnittes von etwa 6 Seemeilen Länge, der nach rechts und links mehrere Abzweigungen aussendet und sich an seinem Ende zu einem Bassin erweitert, in dem sicherer Ankergrund gefunden wird.

Die Abenddämmerung verschmolz mit dem Scheine des vollen Mondes und gestattete während der fast eine Stunde dauernden Fahrt durch den engen Sund den sichtbaren Charakter des Landes in Augenschein zu nehmen. Kein einziger Baum weit und breit, höchstens niedriges Gesträuch und riesige Grasbüschel; auf halbem Wege gewahrt man einen der von Darwin beschriebenen „Gesteinströme“, thatsächlich einem erstarrten Flusse gleichend, dessen Masse von tiefen senkrechten Rissen durchzogen ist, als hätte eine Riesenfaust das Bett des spröden Stromes zu biegen versucht. Dann kamen die in der Karte verzeichneten Hütten; ihr Anblick aber zeigte schon, dass sie verlassen seien. Noch ein Ast des Sundes auf backbord wurde passiert, und das Schiff schwamm in dem ruhigen Hafenbecken an seinem Ende, das durch die tief hereinfallenden Schatten der einschließenden Hügel sehr an scheinbarer Weite verlor. Anscheinend knapp unter Land wurde der Anker fallen gelassen; allein wie das Mondlicht täuscht, wurde man erst am folgenden Morgen gewahr, als es

sich zeigte, dass das Schiff eine gute Seemeile von dem Strande lag, der bei Nacht schon zu nahe geschienen hatte. Peilobjecte gibt es nur wenige, und die kleinen Details der Karten sind nicht vollkommen verlässlich.

Die Falklands-Inseln, ihre Geschichte und ihre Bewohner. — Die Falklands-Inseln sind seit 1833 thatsächlich in englischem Besitze. Frankreich und Spanien hatten im 18. Jahrhundert Anspruch auf den Besitz dieser Inseln erhoben, und zu Argentina stehen sie in beiläufig derselben Relation, wie Malta zu Italien. Die aus zwei größeren Hauptinseln und etwa 200 Eilanden bestehende Gruppe wurde 1592 durch Captain John Davis, den berühmten Polarfahrer, entdeckt, welcher unter Thomas Cavendish ein Schiff befehligte, sich aber von diesem bei der Magellan-Straße getrennt hatte. 1594 segelte Sir Richard Hawkins, ohne von Davis' Entdeckung zu wissen, längs der Nordküste der Falklands-Inseln, die er sich und der Königin Elisabeth von England zu Ehren Hawkins' Maiden-Land benannte. 1598 (oder 1600) wurden die nördlichsten Eilande der Gruppe von dem Holländer Sebald v. Wert gesehen und Sebalds-Inseln (Sebaldinen) genannt, welche Bezeichnung sie noch immer tragen. Nach beinahe 100 Jahren (1683—1684) sichteten Dampiër und Cowley diese Inseln wieder. Unerklärlicherweise jedoch schlich sich in Cowleys Tagebuch ein Fehler in der Breite ein, der selbst für jene Zeit zu groß ist, um auf einen Fehler im Bestecke zurückgeführt werden zu können. Cowley gibt nämlich die Breite der von ihm besuchten Inseln mit 47° 40′ S. an und diese Zahl ist merkwürdigerweise mit Worten ausgeschrieben. Dieser Fehler veranlasste den Geschichtsschreiber der Expedition, William Hack, die Insel für eine neuentdeckte zu halten und mit dem Namen Pepys Island zu belegen, und zahlreiche Expeditionen versuchten es später vergeblich, die auf diese Art apokryph gewordene Insel wieder aufzufinden. Erst Commodore Byron, der im Januar 1765 namens der britischen Krone von den Falklands-Inseln Besitz ergriff, ohne von der bereits etablierten französischen Ansiedelung Kunde zu haben, sprach die Überzeugung aus, dass Pepys Island mit den Falklands-Inseln identisch sei. Dieser letztere Name hatte sich auf englischen Karten eingebürgert, seit 1690 der britische Seefahrer Strong darauf gelandet war und der Straße, welche die beiden Hauptinseln trennt, die Bezeichnung Falkland Sound gegeben hatte. In den älteren französischen Seekarten erscheinen die Inseln unter dem Namen Malouines, den sie durch einige Schiffe aus St. Malo erhielten, welche sie zwischen 1706 und 1714 sichteten. Die Spanier übernahmen diese Bezeichnung als Malvinas in ihre Hydrographie. Frankreich, das im Anfange des 18. Jahrhunderts regen Seehandel mit Chile und Peru betrieb, hatte in den Malouinen einen strategisch wichtigen Punkt erkannt und beschloss ihre Colonisierung. Oberst Louis de Bougainville unternahm die Besiedelung der Insel für die Handelsgesellschaft von St. Malo und landete am 17. März 1764 auf der östlichen Hauptinsel, in dem nachmals so benannten Berkeley Sound, den er Port Louis hieß. Zu Beginn des Jahres 1765 ergriff, wie schon erwähnt, Byron Besitz von den Inseln, und im Januar 1766 gründete England eine Niederlassung am Port Egmont im Norden der westlichen Insel. Inzwischen aber machte Spanien, gestützt auf die bekannte päpstliche Bulle, gegen Frankreich seinen Anspruch auf die Malouinen geltend. Frankreich erkannte die Rechte Spaniens an und gab seine Colonie auf, die, wie sie lag und stand, am 4. October 1766 in den Besitz Spaniens über-

gieng, wogegen dieses an die Handelsgesellschaft von St. Malo eine Entschädigung von 618 108 Livres, 13 Sous und 11 Déniers bezahlte. Die Spanier waren jedoch nicht gesonnen, gleich den Franzosen die englische Colonie ungestraft neben der eigenen weiter leben zu lassen. 1770 griff eine kleine Escadre unter der Flagge Castiliens die Niederlassung am Port Egmont an und zwang sie, sich zu ergeben, nachdem sie ihr durch die Beschießung schweren Schaden zugefügt hatte. England protestierte gegen diesen Vorgang, der beinahe zur Ursache eines Krieges geworden wäre, schließlich aber doch durch die Nachgiebigkeit Spaniens eine friedliche Lösung fand, indem dieses alle der Niederlassung zugefügten Schäden wieder herstellen und die mit Beschlag belegten Waffen etc. zurückstellen ließ. Die bei dieser Gelegenheit erlassene Declaration enthält allerdings die zu diesem Vorgehen nicht gut passende Erklärung, dass Spanien trotzdem seine Souveränitätsrechte auf die Falklands-Inseln aufrecht erhalte. Auch bestand die spanische Colonie an dem befestigten und militärisch besetzten Port Louis weiter.

Die englische Ansiedelung wurde 1774 verlassen, da sie, ungünstig gelegen, von keinerlei Nutzen war, und England eben im Begriffe stand, aus ökonomischen Gründen alle seine überseeischen Garnisonen möglicht zu reducieren. Bei ihrem Abzuge holten jedoch die Colonisten die englische Flagge nicht nieder, um Großbritannien so das Besitzrecht zu wahren. Im Anfang dieses Jahrhunderts, wann ist nicht genau bekannt, zog auch Spanien seine Garnison von Ost-Falkland zurück. Gewiss ist nur, dass von 1810—1820 sich keine menschliche Seele auf den Falklands-Inseln befand, die Anspruch darauf erhoben hätte. Inzwischen hatte aber 1816 der Congress zu Tucuman die bisherigen spanischen Colonien Südamerikas für unabhängig vom Mutterlande und zur Republik erklärt. Das neugeborene Argentina gerierte sich als Erben aller spanisch-südamerikanischen Besitzthümer und erhob, gestützt auf den obangeführten Satz der spanischen Declaration, Anspruch auf die Malvinen, die es 1820 besetzen ließ. In der Folge verpachtete und verkaufte die Regierung von Buenos Aires Theile der Inseln, sowie auch das Fischerei-Recht an deren Küsten; alle diese der Ausübung eines Souveränitätsrechtes entsprungenen Transactionen entgiengen jedoch dem Bekanntwerden bis zum Jahre 1829, in welchem Großbritannien formell dagegen Protest einlegte. Trotz dieses auf diplomatischem Wege übermittelten Protestes machte die Regierung der La Plata-Staaten ihre Maßnahmen nicht rückgängig, und der „Gouverneur“ Ludwig Vernet, ein Deutscher, blieb in Besitz und Amt, wobei er allerdings nicht auf Rosen gebettet war, denn seine „Unterthanen“ waren ein unruhiges Abenteurervolk, zum nicht geringen Theile Gauchos und Indianer. Auch die amerikanischen Robbenschläger bereiteten ihm viel Verdruss, da sie sich keinem Jagdgesetze unterwarfen und die Robben zu allen Jahreszeiten geradezu ausrotteten. Wiederholte Warnungen hatten nicht gefruchtet, und so ließ Vernet endlich im Jahre 1831 einige der Übertreter gewaltsam festhalten und begleitete seine Gefangenen nach Buenos Aires, um vor den dortigen Gerichten Recht zu suchen. Als diese Affaire in die Öffentlichkeit drang, erfuhr von ihr auch Captain Silas Duncan, der Commandant der zur Kriegsmarine der Vereinigten Staaten gehörigen Corvette Lexington, welche den Stationsdienst in Südamerika versah. Dieser energische Officier, der die Interessen seines Landes beeinträchtigt sah, gieng sofort mit seinem Schiffe nach den Falklands-Inseln ab und übte Repressalien, indem er Vernets Stellvertreter und andere Personen der Colonie gefangen

nahm und in Eisen nach Buenos Aires schleppte. Die Vereinigten Staaten hielten Captain Duncan und machten eine politische Frage aus der Sache; während dieser Zeit aber revoltierte auf den Malvinen, die durch den Gewaltact der Corvette LEXINGTON aller politischen Autorität beraubt worden waren, die Garnison und ermordete ihren Commandanten. Zu diesem Zeitpunkte traf eine britische Schiffsdivision ein, die im Verfolge des seinerzeit eingelegten Protestes auf beiden Hauptinseln die Flagge Großbritanniens aufhisste. Die argentinische Garnison zog sich ohne Kampf auf ihrem kleinen Schooner nach Buenos Aires zurück.

Großbritannien hatte nun von dem Archipel zwar Besitz ergriffen, aber keinerlei Einrichtungen zur Sicherung seines Besitzes getroffen. Während nun neuerdings die La Plata-Staaten protestierten, blieben die Zustände der eben besetzten Colonien auch weiter unruhige. Mord folgte auf Mord, bis 1834 ein englischer Seeofficier mit entsprechender Macht und Befugnis als Gouverneur eintraf. Charles Darwin, der mit dem BEAGLE in diesem Jahre die Falklands-Inseln besuchte, schreibt, dass mindestens die Hälfte der Bevölkerung aus geflüchteten Rebellen und Mördern bestanden habe. Unter geordneter Herrschaft wurde dem Gesindel jedoch der Boden zu warm, und selbst die Gauchos fanden, dass sie ihr ungezügeltes Leben nicht weiter führen konnten — ihr Geschlecht starb daher aus; aber auch ihrer Dienste bedurfte man immer weniger. Die Herden wilder Rinder und Pferde, deren Vorfahren einige zurückgelassene Hausthiere waren, die während des Unbewohntseins der Insel sich fabelhaft vermehrt hatten, wurden immer mehr und mehr von den Ansiedlern in einen zahmeren Zustand übergeführt, der die Dienste der „Beduinen Südamerikas“ immer weniger nothwenig machte. Auch wurde die Zucht von Rind und Pferd mit der Zeit zum großen Theile durch die Schafzucht verdrängt, die jetzt den Hauptzweck ausmacht, welchen die *Falkland Islands Company* verfolgt, sowohl wegen der Ergebnisse der Schur, als auch in neuester Zeit (seit 1886) um des Exportes von gefrorenen Schaffleisches halber.[1]) Diese hat ihre Agentur in der einzigen Ortschaft des Archipels, am Stanley Harbour, wohin im Beginne der Vierzigerjahre die Ansiedelung von einem einsichtigen Gouverneur verlegt wurde; dort wurden auch Anstalten getroffen, um Reparaturen an havarierten Schiffen vornehmen zu können, ein guter Gedanke, denn in diesem stürmischen, von Walfischfängern und Kauffahrern viel befahrenen Meere gibt es weit und breit keine andere Ressourcen-Station. Doch hat dieser Mangel an Concurrenz auch seine Nachtheile, besonders da auch auf der Insel selbst nicht viel Concurrenz statthat. Die Handwerker fordern daher ungeheure Löhne und müssen sie auch erhalten. So sagt der officielle Bericht für 1890, dass ein Zimmermann 1 *sh* (50 kr. in Gold) per Arbeitsstunde erhalte; wenn an der Reparatur von Schiffen beschäftigt, auch 2 *sh*, so dass ein Taglohn oft über 8 fl. in Gold beträgt. Steinmetze erhalten Taglöhne von 4—6, gewöhnliche Taglöhner etwa 3 fl. in Gold. Die Bedürfnisse eines einfachen Lebens sind dagegen sehr billig. Rindfleisch kostet in Stanley etwa 27·5, Schaffleisch 23, Brot 27·5 Kreuzer per Kilogramm. Torf, das gewöhnliche Brennmaterial, kostet nur die Arbeit des Stechens und Verführens. Kleider, Thee, Zucker etc. sind dagegen sehr theuer, obgleich nur ganz unbedeutende Zölle erhoben werden. Es hat den Anschein, als ob die Colonie, die immerhin 1970 Seelen zählt (1890, gegen 1543 in 1881 und

[1]) Dieser Export wurde aber bereits als unrentabel wieder aufgegeben.

950 in 1872) noch eine bedeutende Anzahl von Handwerkern ernähren könnte.

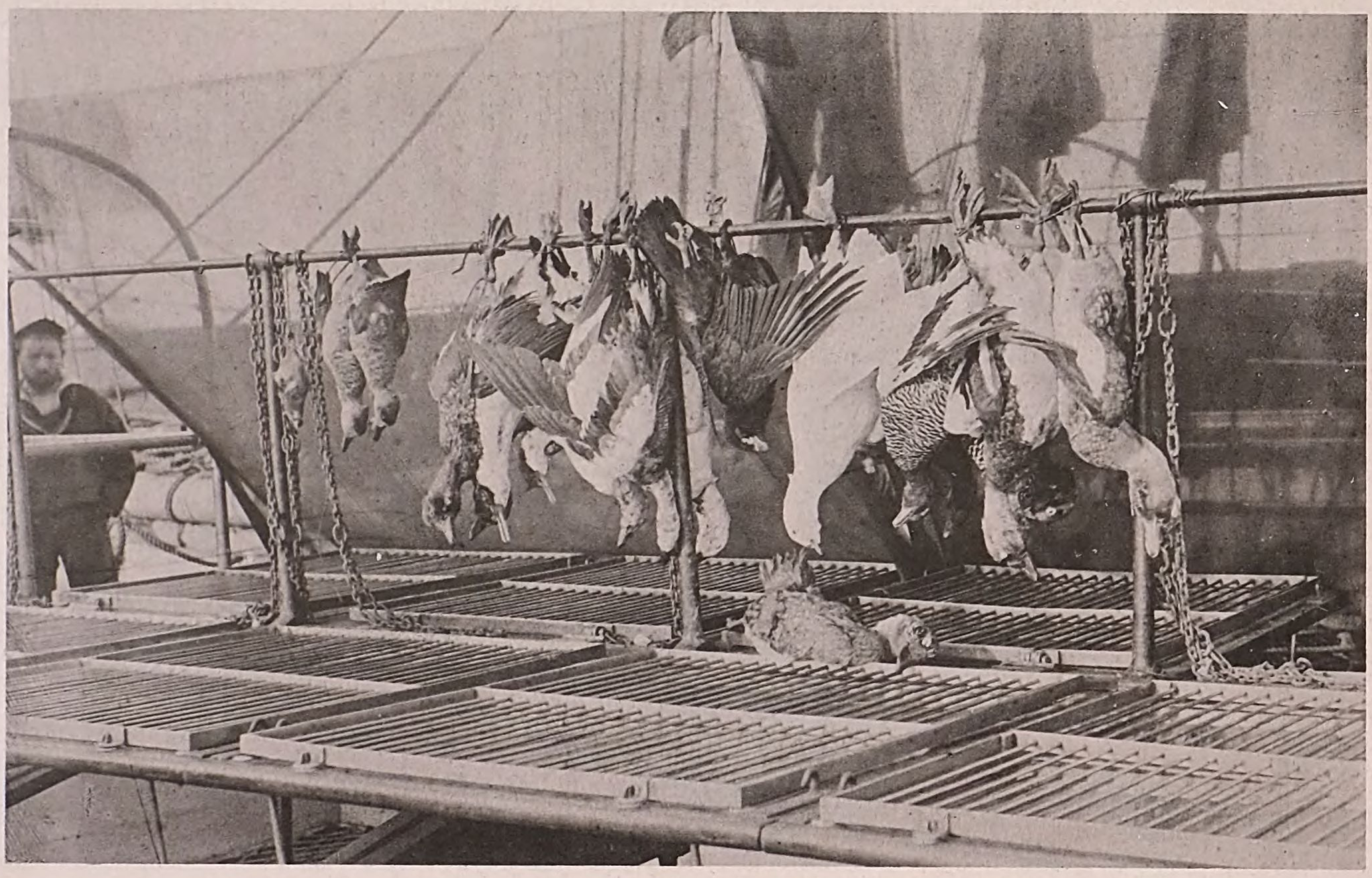
„Der Zufluss einiger Schmiede, Schlosser, Spengler, Zimmerleute, Tischler, Maurer, Schuster und Schneider,“ so berichtet Mr. Sanguinetti, der Colonial-Secretär, „würde das Gleichgewicht zwischen Arbeit und Capital herstellen, das gegenwärtig bedenklich zu Gunsten der ersteren gestört scheint.“ Natürlich gilt dies in erster Linie von Handwerkern englischer Nationalität, da dieser auch zum allergrößten Theile die Colonisten angehören, von denen die Schaf- und Rinderhirten, der bedeutendste Theil der Bevölkerung, zumeist aus Schottland zu stammen scheinen.

Die finanzielle Lage der kleinen Colonie muss eine recht günstige sein — wenigstens aus den Zifferwerten für Import und Export zu schließen. Der erstere betrug für 1890 67 182 £, während der letztere 115 845 £ erreichte. Dementsprechend verfügt auch die Sparcasse von Stanley über ein eingezahltes Capital von nahezu 18 000 £ oder rund 9 £ per Kopf der Bevölkerung, wobei noch berücksichtigt werden muss, dass diese Sparcasse ein erst seit kurzem bestehendes Institut ist; die geleisteten Einzahlungen betrugen 1888 rund 4000 £, 1889 aber schon 15 000 £.

Freilich muss dieser Erwerb durch das Leben in einem unfreundlichen Klima erkauft werden. Wenn auch die Winter-Temperaturen nie besonders tiefe sind, so steigt anderntheils auch im Sommer das Thermometer selten über 10° C. und Niederschläge sind in allen Jahreszeiten häufig. Diesem Klima angepasst ist auch die Vegetation, die wohl der Viehzucht sehr günstig, für das Auge aber durch ihre Einförmigkeit und durch den absoluten Mangel aller Bäume nicht erfreulich ist. Das ganze Pflanzenleben concentriert sich auf dem Niveau des Bodens und alle Gewächse werden durch unverhältnismäßig entwickelte, faserreiche Wurzeln von der Natur in Stand gesetzt, den ewigen Stürmen zu trotzen. Daher die merkwürdige Erscheinung, dass mehrere ganz verschiedene Arten von Pflanzen gemeinsam aus ihren verfilzten Wurzeln compacte Hügel bilden, auf welchen die kommenden Generationen weiterwuchern, die Ablagerung ständig vergrößernd, während unter der Einwirkung von Feuchtigkeit und Druck die unteren Schichten schon in Torf übergehen. Diese Hügel sind es, die, in ungeheurer Anzahl weite Flächen bedeckend, in angemessener Entfernung den Eindruck von Wäldern hervorrufen. Mit solchen waren auch die Niederungen um den Ankerplatz der Saida bewachsen, während die Sandsteinhügel in verwitterter Nacktheit daraus aufstarrten. Die trefflichen Schilderungen Darwins und der Gelehrten der Challenger-Expedition wurden in allen Details bestätigt gefunden.

Die größte Verwunderung erregte aber die überraschende Zahmheit der Vögel, welche fast die einzigen Vertreter des warmblütigen Thierreiches waren (auf der Westinsel ist die Viehzucht noch nicht sehr weit fortgeschritten, weshalb auch fast die ganze Fläche dieser Insel eine unbewohnte Einöde ist, die nur selten von nomadisierenden Hirten mit ihren Herden durchzogen wird. Alle in den Karten verzeichneten Häuser scheinen Stationen einiger wenigen herumziehenden Hirten zu sein, welche diese Steinhütten fallweise benützen).

Das Thierleben der Falklands-Inseln. — Schon am Morgen nach der ersten im Albemarle Sound verbrachten Nacht konnte man ungeheure Schwärme von Cormoranen (*Phalacrocorax verrucosa*) und ganze Herden von Wild- und Schneegänsen gewahren, die sogleich die Begierde der Jäger weckten.



Jagdbeute
(Albemarle-Sound, West-Falkland).

Als aber die Wahrnehmung gemacht wurde, dass selbst die sonst so scheuen Wildgänse und Wildenten vom Knallen des Schusses gar nicht aufgeschreckt wurden, sondern sich neugierig um den gefallenen Gefährten scharten, ja selbst mit Riemen und Bootshaken erschlagen werden konnten, kühlte sich der Jagdeifer bedeutend ab. Lieber beobachtete man die harmlosen Thiere in ihren Lebensgewohnheiten, und insbesondere war es die antarktische Seegans (*Anas antarctica*), die gerne beobachtet wurde. Sie führt ein musterhaftes Eheleben, und man findet sie am Ufer oder am Rande von Tümpeln stets paarweise (wenigstens war es so zur Zeit, als die Saida die Falklands-Inseln besuchte). Voran watschelt die „bessere Hälfte", mit braunem Gefieder und prächtigen Hals- und Brustfedern, die ähnlich denen des Fasans gefärbt und gezeichnet sind, während das blendend weiße Männchen auf höchstens drei Schritte gravitätisch nachfolgt. Die ganz am Lande lebende, grau und braun gefärbte Landgans (*Anas leucoptera*) gibt einen nicht zu verachtenden Braten, während die vorgenannte Art von Gänsen thraniges, höchstens für hungernde Schiffbrüchige genießbares Fleisch hat. Leider wurde der Koch der Saida auf dieses zu bedauernde Factum erst aufmerksam, als er schon vielleicht 50 Stück beider Arten gerupft und für den Tisch von Stab und Mannschaft in geschmolzenem Schweinefett conserviert hatte, wo dann die genießbaren von den ungenießbaren äußerlich nicht mehr zu unterscheiden waren. Der jodige Thrangeschmack der letzteren ist aber so stark, dass er auch den mitgebratenen der ersteren Art sich mittheilt und sie ungenießbar macht. Wie weit das von Darwin angeführte längere Eingraben in Erde, oder sonstige Beizmethoden den culinarischen Wert des Fleisches, das als Abwechselung in der einförmigen Schiffsdiät gewiss sehr schätzbar wäre, erhöhen, konnte nicht versucht werden.

Ebenso zahm als die Schwimmvögel erwiesen sich zum allgemeinen Erstaunen die Raubvögel, die hauptsächlich durch den aasfressenden *Polyborus Novae Zelandiae*, einen kleinen Adler, und einige Falken vertreten werden. Ein Exemplar der ersteren Art ließ den Bordphotographen mit seinem Apparate bis auf drei Schritte nahekommen und verfolgte anscheinend mit Interesse die Vorbereitungen zu seiner Porträtierung, der er sich aber doch im letzten Augenblicke durch die Flucht entzog.

Einen waidgerechteren, obgleich ebenfalls nutzlosen Schuss gestatten die „Dämpfer" (*Anas brachypteris*)[1], die aufgestört, mit den kurzen Flügeln und den Schwimmfüßen lebhaft schlagend, sich längs der Wasseroberfläche davonmachen. Ihre Bewegung ist halb fliegend, halb laufend, und da die Flügel bei jedem Schlage das Wasser berühren, gemahnt das flüchtige Thier an einen Miniatur-Raddampfer. Neuartigen Sport bot auch das Schießen schwimmender Penguine. Diese merkwürdigen Vögel, die in mehreren Abarten auf den Falklands-Inseln vorkommen, wurden häufig in Herden gesehen; sie schwimmen tauchend mit großer Schnelligkeit und erscheinen nur sprungweise an der Oberfläche, wie spielende Miniatur-Delphine, für welche sie auch gehalten wurden, bis das erste Exemplar erlegt war.

Von allen geschossenen Thieren wurden die schönsten Exemplare ausgewählt und deren Bälge, so gut es angieng, mit Arsenik präpariert. Allein leider zeigte es sich später, dass die Ratten gar keinen Respect, weder vor

[1]) Der deutsche Name beruht auf der Autorität des Übersetzers von Darwins *„Journal of Researches etc."*, Med. Dr. E. Dieffenbach.

der Wissenschaft noch vor dem Gifte, entwickelten — sie hatten die ganze Sammlung in ihrer Fressgier vernichtet! Möge ihnen das Arsenik wohl bekommen haben!

Suche nach Spuren von der Santa Margherita — deren wahrscheinliches Schicksal. — Die Jagd bildete jedoch nicht den Hauptzweck des dreitägigen Aufenthaltes der Saida im Port Albemarle. Vielmehr wurde sie nur gelegentlich der täglich zu Lande und zu Wasser auf Kundschaft nach Wracks ausgesendeten Expeditionen geübt. Die Boots-Expeditionen waren die bei weitem interessanteren. Stetes Augenmerk musste jedoch auf die frischen Böen gerichtet werden, die aus den verschiedenen Einschnitten des Landes hervorbrachen und oft von dichtem Schneegestöber begleitet waren. Gewarnt muss davor werden, sich außer Sicht des Schiffes mit schwach bemannten Ruderbooten oder gar mit Segelbooten in den Bereich des stellenweise ungemein dichten Kelpes zu begeben, der ein Weiterkommen, sei es nach vorwärts, sei es nach rückwärts, nur mit unsäglicher Mühe möglich macht; eine Situation, in der ein Segelboot durch die geringste Unaufmerksamkeit zum Kentern gebracht werden kann.

Die Expeditionen hatten, wie bereits angeführt, die Aufgabe, an den umliegenden Küsten nach etwaigen Überresten zugrunde gegangener Schiffe zu forschen. Die Resultate waren jedoch lediglich negativ. Ein einzigesmal wurde in der Nachbarschaft einiger gebleichter riesiger Walfisch-Wirbel eine kurze hölzerne Säule gefunden, die dem Geländer um das Heck oder die Brücke eines Handelsschiffes angehört haben mochte, aber schon Jahre lang im Ocean herumgetrieben sein musste, ehe die Wellen sie an die verlassene Küste der Falklands-Inseln gespült hatten.

Das Dunkel, welches über dem Schicksale der unglücklichen Santa Margherita liegt, wurde also durch keinen einzigen Lichtstrahl erhellt und dürfte aller menschlichen Voraussicht nach auch in der Zukunft nicht mehr gelichtet werden. Die wahrscheinlichste Annahme ist, dass der Oststurm, der nach den Ermittlungen der Hamburger Seewarte bald nach der Abreise des Capitäns Johann Orth aus Buenos Aires im Südwesten des Atlantischen Oceans wüthete, das Schiff an der halbmondförmig zurücktretenden Küste Patagoniens zwischen Cap Tres Montes und Staaten Island überfallen habe. Ein Freisegeln von dieser felsstarrenden Küste mag dann eine Unmöglichkeit gewesen sein, und so dürfte das Schiff an dieser unwirtlichen, unbewohnten Küste aus stahlhartem Gestein zerschellt sein. Sein Eisenkörper versank wohl in den aufgewühlten Fluten, und was von Spieren und Planken schwimmend blieb, mag die See an dem steil abfallenden Felsgestade zu Atomen zermalmt haben!

So war bei der Abfahrt der Saida aus dem Albemarle Sound am 27. Mai 1892 die Frage, welche das Schiff dahin geführt hatte, nur verneinend beantwortet; das Diarium der Reise war jedoch um drei sehr interessante Hafentage auf den so selten besuchten Falklands-Inseln bereichert worden.

Fahrt nach der La Plata-Mündung. — Außerhalb des Sundes wehte frischer Süd-Südwest, so dass die Corvette bald unter Segeln längs der Süd- und Ostküsten des Archipels dahinschoss.

Im Laufe der Nacht wurde das Leuchtfeuer von Pembroke Point gesichtet. Der nach Nordwest schralende Wind im Vereine mit eintretendem

mistigen Wetter zwangen das Schiff, die Küste zu verlassen und einen Nordost-Cours zu nehmen. Bis zum 30. Mai wechselten Windstillen mit leichten nordwestlichen Brisen ab, während das Wetter stets mistig war und nicht selten dichte Nebel brachte. Der am letzten Tage des Mai einsetzende leichte Südostwind gestattete endlich, Cours auf die La Plata-Mündung zu nehmen, schralte jedoch an den folgenden beiden Tagen wieder nach Nordwest, um zum Schlusse in stetige, wenn auch stürmische Brisen aus dem dritten Quadranten überzugehen, die die Corvette am 7. Juni vor die La Plata-Mündung brachten. Am Vormittage dieses Tages fand das Loth in 25 Faden Grund, und um 9 Uhr abends wurden die Leuchtfeuer von Punta d'Este und S. Jose de Ignacio gesichtet.

Da Wind und Seegang abgenommen hatten, beabsichtigte Fregattencapitän v. Wachtel am folgenden Tage die Scheibenschieß-Übungen mit den Geschützen vorzunehmen, weshalb die Dienste des unter Bord gekommenen Lotsen vorläufig abgelehnt wurden, während das Schiff mit kurzen Segeln außerhalb der La Plata-Mündung beilag. Als aber im Laufe der Nacht der Wind frischte und nach Osten drehte, schien es gerathen, diese Absicht aufzugeben und die Maschine in Betrieb zu setzen. Am Morgen wurde bei Lobos Island[1]) ein Lotse an Bord genommen und in die mächtige, breite La Plata-Mündung eingelaufen.

Beschluss, Buenos Aires anzulaufen. — Die Berichte dieses Mannes waren geeignet, in dem Reiseplan der Saida eine Änderung zu veranlassen. Seinen Angaben zufolge grassierten in Montevideo, dem nächsten Hafen, den die Corvette anzulaufen hatte, seit sieben Wochen die Blattern. Aus diesem Grunde allein schon schien es geboten, den verseuchten Hafen zu meiden. Als aber außerdem der Schiffscommandant aus den von dem Lotsen mitgebrachten Zeitungen die kritische finanzielle Lage der argentinischen Republik entnahm und der Lotse überdies bestimmt versicherte, dass die neuen Hafenanlagen von Buenos Aires so weit gediehen seien, dass das Schiff in dem sicheren Schutze eines Docks vierkant vertäut liegen könne,[2]) entschloss Fregattencapitän v. Wachtel sich kurz, Montevideo vorläufig aufzugeben und direct nach Buenos Aires zu dampfen, indem er sich den Besuch der Hauptstadt von Uruguay für einen späteren Zeitpunkt vorbehielt. Die Beurtheilung der Sachlage, welche diesen Entschluss eingab, wurde späterhin durch die gemachten Beobachtungen als sehr gerechtfertigt erkannt. Fregattencapitän v. Wachtel berichtet: „Die Anwesenheit des österreichisch-ungarischen Kriegsschiffes war dem Minister-Residenten angesichts der infolge der immer größere Dimensionen annehmenden Finanzkrisis unsicher gewordenen Lage sehr erwünscht; ebenso wirkte das Erscheinen der Corvette auch auf die zahlreichen hier lebenden österreichisch-ungarischen Unterthanen ermuthigend und beruhigend."

Die Fahrt im La Plata-Strome. — Um rascher vorwärts zu kommen und das durch den herrschenden Ostwind bewirkte Steigen des Wassers auszunützen, ließ nun Fregattencapitän v. Wachtel alle Kessel heizen, so dass

[1]) Lobos, spanisch, eigentlich Wölfe, auch Seehunde. Das Inselchen ist stets von Robben bevölkert, die sich auch scharenweise in den umliegenden Gewässern tummeln. Die Robbenjagd auf Lobos Island ist an eine Gesellschaft verpachtet.

[2]) Gegenwärtig dürfen Kriegsschiffe nicht mehr in den Docks liegen, sondern müssen, wie früher, auf der Rhede bleiben.

das Schiff sich um Mittag bei regnerischem, trüben Wetter auf der Höhe der Flores-Insel befand. Nachmittags wurde das Wetter immer unsichtiger und machte genaue Positionsbestimmungen unmöglich, wenngleich nach Angabe des Segelhandbuches und des Lotsen ein Grundlogg benützt wurde, das Anhaltspunkte für die Richtung der Strömung ergab. Da außerdem das Loth eine Abnahme der Wassertiefe anzeigte, wurde um 4 Uhr nachmittags im Strome in 4 Faden Tiefe geankert. Bemerkt muss hier werden, dass die Lothungen bei dem weichen Schlamme, der ganz allmählich in das schmutziggraue Wasser des Stromes überzugehen scheint, nicht besonders verlässlich sind. Einmal fühlt das Schiff bei einer gelotheten Tiefe, die noch weitaus genügen sollte, deutlich den Widerstand der unteren, dicken Wasserschichten, dann wieder bewegt es sich ganz frei und leicht über Tiefen, wo nach dem Lothe nur Bruchtheile von Metern Wasser unter dem Kiele wären.

Die ganze Nacht hindurch lag das Schiff vom Nebel eingehüllt im Strome vor Anker, fortwährend natürlich die vorgeschriebenen Glockensignale gebend. Am folgenden Morgen trat eine Klärung des Wetters ein, die zur Aufnahme der Weiterfahrt verleitete; schon nach einer Stunde aber setzte der Nebel dichter als je ein, und nachdem der Lotse seine Orientierung vollkommen verloren hatte, musste neuerdings geankert werden. Erst gegen Sonnenuntergang (6 Uhr) lichtete sich der Nebel und der Cours wurde nach den Angaben des Navigationsofficiers gegen das Leuchtfeuer der Cuirassier-Bank genommen. Der Lotse bestritt anfangs die Richtigkeit der gemachten Annahmen, bekehrte sich aber zu ihnen, als um $7^1/_2$ Uhr abends zur Erfüllung der allgemeinen, auf das höchste gespannten Erwartung dieses Licht wirklich in Sicht kam. Jetzt hatte er auch seine Orientierung wieder gewonnen und fuhr fort, wie früher, aus dem Kopfe magnetische Course zu dictieren, die natürlich auf der Karte genauestens controliert wurden, und das Schiff mit Vorsicht anstandslos über eine Stelle der Barre führten, deren Tiefe nach Angabe der Karte eigentlich nicht genügend gewesen wäre. Etwa drei Viertelstunden nach Mitternacht wurde das auf der Chico-Bank verankerte Leuchtschiff passiert; um 2 Uhr nachts aber musste des wieder dichter gewordenen Nebels wegen neuerdings geankert werden.

Die Rhede und der Kunsthafen von Buenos Aires. — Am folgenden Morgen wurde das Schiff von dem Lotsen auf die Rhede von Buenos Aires geführt, die aber immerhin noch so weit von der Stadt liegt, dass die ungemein flache Küste gar nicht über dem Horizonte auftaucht. Es macht auf den Seemann einen sehr merkwürdigen Eindruck, eine mächtige Flotte von Kriegs- und Handelsschiffen aller Nationen mitten in graugelbem Wasser, das von keinem sichtbaren Lande begrenzt wird, vor Anker zu sehen. Erhöht wird die Seltsamkeit des Panoramas noch durch die endlosen Reihen von Bojen, die einen Canal bezeichnen, der scheinbar nirgends hinführt und durch die Masten zahlreicher Wracks, die überall aus dieser Wasserwüste aufstarren, bis sie unter der Oberfläche verschwinden, denn der Schlamm des La Plata saugt seine Opfer langsam ein.

Auf der Rhede wurde der argentinischen Flagge sowie der auf dem Almirante Brown wehenden Commandoflagge des Admirals Daniel de Solier der übliche Salut geleistet, der von diesem Schiffe, das auch einen Officier zur Begrüßung entsandte, erwidert wurde. Nachdem der Anker gefallen war, schiffte sich der Lotse für die La Plata-Mündung aus und ein Locallotse

wurde an Bord genommen, da, wie schon erwähnt, in Erfahrung gebracht worden war, dass auch ein Kriegsschiff von der Größe der SAIDA von den neuen, prächtigen Hafenanlagen von Buenos Aires beherbergt werden könne und dürfe. An diesem Tage, dem 10. Juni, jedoch war der Wasserstand über der Barre, welche der Mündung des Riachuelo vorgelagert ist, nicht genügend, um die über 20 engl. Fuß tauchende Corvette einzulassen. Am folgenden Morgen war das Wasser infolge der Einwirkung der Ostwinde gestiegen und so konnte um 8 Uhr morgens die Fahrt durch den mit Bojen bezeichneten ausgebaggerten Canal nach dem eigentlichen Hafen von Buenos Aires angetreten werden. Nach und nach erhoben sich die Kirchthürme und Häuser der ausgedehnten Stadt über den Horizont und auch das Gewirre von hunderten von Takelagen wurde sichtbar, die den im Riachuelo vertäuten kleineren Schiffen angehörten. Auf der Rhede lagen auch einige heimatliche Segelschiffe, deren Flaggen sich grüßend vor dem Kriegsschiffe senkten, als die SAIDA passierte. Um $10^1/_2$ Uhr war die Barre erreicht, die eben genug Wasser hatte, um das Passieren des Schiffes zu gestatten, und nun trat die Corvette in die großartigen neuen Hafenanlagen ein, deren bevorstehende Riesenarbeit 1886 Fregattencapitän v. Müldner eine skeptische Bemerkung bezüglich ihrer Ausführbarkeit abgepresst hatte. Die Folge hat seine Befürchtungen zum Theile gerechtfertigt, da die Kosten der Bauten, wenn diese je fertig gestellt werden, ungezähltemale den Voranschlag überschreiten werden, ja schon jetzt überschritten haben. Totzdem hat man den ursprünglichen Plan nicht aufgegeben, wohl aus dem Grunde, weil es immer billiger kommt, noch so mächtige Docks in das trockene Land hineinzugraben, als sie aus dem wassergefüllten Riachuelo auszubaggern.

Von der Boca del Riachuelo geht nach rechts (im Sinne des einlaufenden Schiffes) ein Bassin aus, das schon seit längerer Zeit besteht und den Namen Darsena del Sur (südlicher Vorhafen) führt. Dieses Bassin durch vier mächtige, mit Thoren absperrbare Docks gegen Norden zu verlängern, wo ein zweiter ausgebaggerter Canal durch eine zweite Darsena einen nördlichen Eingang zum Hafen bilden soll, ist der Generalplan. Die südliche Darsena zwingt das nach den Docks steuernde Schiff zu einer sehr scharfen Wendung nach steuerbord, die ein großes Schiff in dem beengten Raume mit Steuer und Maschine allein keinesfalls ausführen kann, wozu also stets kleine Schleppdampfer behilflich sein müssen. Diese Dampfer hatte der k. u. k. Consul, Herr C. Mihanovich, der deren eine große Anzahl von allen Dimensionen besitzt, unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Nun war der Bug gegen das erste Dockthor gewendet, die Boote waren der engen Passage wegen von den Krahnen in's Wasser gestrichen, die Raaen scharf aufgebrasst. Dem knapp am Eingange liegenden italienischen Kriegsdampfer VENIERO, sowie den langen Palastdampfern, die den Verkehr zwischen Montevideo und Buenos Aires vermitteln und hier ihre kurze Rast halten, fiel kaum ein Blick zu, denn die Nichteingeweihten sahen ängstlich nach der schmalen Öffnung, die den Durchlass in das erste Dock bildet. Die Eingeweihten wussten zwar, dass ein Spielraum von nicht ganz drei Metern bleiben musste, wenig genug zum Manövrieren, trotzdem aber verfolgte der Stab in athemloser Spannung das Gelingen des lediglich auf correctem Augenmaß und Kenntnis der feinsten Nuancen im Steuern des Schiffes bei verschiedenem Propellergange beruhenden Manövers, während die an den bereitgehaltenen Trossen und Wassertauen stehende Mannschaft verwundert auf die am Quai stehenden Magazine sah, in deren Fenster

die Raanocken fast hineinreichten. Mit der gewohnten Sicherheit seines brillanten Manövers führte Fregattencapitän v. Wachtel das Schiff durch die immerhin an 100 *m* lange enge Passage, ohne dass das Schiff deren Seitenwände berührte.

Stellenweise spannten sich zur Erhöhung der Steuerfähigkeit kräftige Schleppdampfer am Hecke an und zogen das Schiff mit aller Macht zurück, indem sie so seine Fahrt verminderten, während die hauptsächlich dem ungeschwächten Propellerstrom zuzuschreibende Steuerfähigkeit dieselbe blieb. Erhöht wird die Schwierigkeit des Manövers noch dadurch, dass die Axe der Passage mit der Axe des darauffolgenden Docks nicht zusammenfällt, da die Richtung des letzteren wieder nach rechts abbiegt. In diesem Docke lagen zu beiden Seiten mehrere mächtige, lange französische, englische und deutsche Post- und Frachtdampfer, während über dem zweiten Dockthore sich einige Takelagen erhoben, die das seegewohnte Auge sogleich als Kriegsschiffstakelagen erkannte. Um Mittag wurde auch die Einfahrt in das zweite Dock passiert und die Saida längs des Quais vierkant vertäut, mit einer Brücke ans Land, eine Situation, in die trotz ihrer Annehmlichkeit Kriegsschiffe selten genug kommen. Die schon von außen gesehenen Kriegsschiffe entpuppten sich als den Vereinigten Staaten angehörig; es waren die Corvette Essex und der alte Raddampfer Tallapoosa, mit deren Stäben bald ein herzlicher Verkehr angeknüpft wurde. In noch höherem Grade gilt dies von den Officieren des Veniero, die, wie stets die Officiere der königl. italienischen Kriegsmarine, den k. u. k. Officieren mit vollendeter Liebenswürdigkeit und sympathischer Herzlichkeit entgegenkamen, ein Entgegenkommen, das aufrichtige Erwiderung fand. Sehr formell dagegen gestaltete sich das Verhältnis zu dem Stabe des ebenfalls am Quai liegenden argentinischen Torpedoschiffes Maipu. Einzig in seiner Art war endlich die Lage des chilenischen Kanonenbootes Pilcomayo, das an der Stirnseite des Docks zunächst der Saida vertäut lag und scheinbar von Menschen und Gott verlassen war, denn keine Seele kümmerte sich darum. Bei Ausbruch der letzten Revolution in Chile hatten sich die heimatlichen Partei-Spaltungen in der Bemannung am Bord im kleinen widergespiegelt und es kam in fremdem Lande auf dem Kriegsschiffe zu einem Bürgerkriege en miniature, der damit endete, dass der verlassene Pilcomayo auf Ersuchen der chilenischen Regierung einstweilen von Argentina in Obhut genommen wurde — ein charakteristischer Zug für das militärisch-maritime Leben in den Republiken Südamerikas, zu dem die Katastrophe des Rosales eine neue Illustration zu liefern geeignet ist.

Capitel XI.

Argentina. Die Stadt Buenos Aires. Aufenthalt in Buenos Aires. Verzögerung des Auslaufens. — Reise nach St. Helena.

Für eine gewinnbringende Ausnützung des langen Aufenthaltes der Corvette Saida in Buenos Aires bildeten die genauen Berichte, die seinerzeit Fregattencapitän v. Müldner als Commandant des Kanonenbootes Albatros über Argentina verfasst und von Fregattencapitän Freiherrn v. Benko zu einem sehr beachtenswerten Nachschlagebuch über die argentinische Republik vervollständigt worden waren, eine höchst schätzenswerte Basis. Wenn auch seit jener Zeit (Albatros besuchte Buenos Aires 1885 und Freiherr v. Benkos Buch „Reise S. M. Schiffes Albatros" erschien 1889) manches anders gekommen war, als man erwartet hatte, wenn auch der freudige Optimismus, der damals die Feder des Berichterstatters führte, eine bittere Enttäuschung erlebt hatte, so sieht doch der aufmerksame Leser selbst schon in den damaligen Schilderungen hie und da die düsteren Schatten angedeutet, die man zu jener Zeit wohl nicht in allzu grellen Farben malen durfte. Die allgemeinen Züge der Schilderung sind daher trotz der finanziellen Krise wahr und richtig, nur muss man die erwartete Zukunft in weite Ferne schieben, und in der Gegenwart den Schmelz der Lichter etwas gemildert, die Schatten aber vertieft denken.

Die nächsten Seiten dieser Publication sollen daher nur den Zweck eines Nachtrages zu der in Freiherr v. Benkos Buch enthaltenen Schilderung Argentinas erfüllen. Deshalb senden wir, unserem bisherigen Plane getreu, einen kurzen Abriss der Geschichte dieses ebenso ausgedehnten als reichen, aber vernachlässigten Landes voraus, das im Vergleiche mit den australischen Colonien deutlich den Unterschied lehrt zwischen der übermüthigen, durch keine Naturnothwendigkeit, sondern lediglich durch die Habsucht geleiteten Colonisationspolitik des einst mächtigen Spanien und den ernsten Bestrebungen Großbritanniens, für die Überzahl seiner Bevölkerung, die seinen Wohlstand zu erdrücken droht, ein neues, geordnetes, civilisiertes Heim zu schaffen.

Abriss der Geschichte. — Der Entdecker Argentinas, wenn man so sagen darf, war Juan Diaz de Solis, der den Ruf des geschicktesten und kundigsten Navigators seiner Zeit genoss und schon 1508 im Vereine mit Vincenz Pinzon längs der Küste Südamerikas nach Süden segelte, wobei

jedoch das ungeheure Ästuarium des La Plata seiner Aufmerksamkeit entgieng. Erst auf einer späteren Expedition, wie die erstgenannte ausgerüstet um einen westlichen Seeweg nach den Molukken zu finden, steuerte De Solis in die Mündung des mächtigen Stromes, dem er seinen Namen beilegte. Es war ihm jedoch nicht vergönnt, von seiner Reise, die hier ihr Ende fand, seinem Könige Bericht zu erstatten. De Solis erlitt durch die Einwohner des Landes einen grausamen Tod an den Ufern des Rio de Solis im Jahre 1516, und seine Ermordung ist der Beginn der langen Reihe von Blutthaten, welche die dramatische Geschichte Argentinas, und insbesondere des Theiles längs der beiden Riesenströme, in rothen Lettern geschrieben, und die Ufer dieser Ströme mit berühmten Todten besäet haben. In der Folge besuchten fast alle Seefahrer, welche nach der für Spanien so wichtigen westwärts führenden Straße forschten, die Mündung des Rio de Solis, unter ihnen auch Sebastian Cabot (der ebenfalls den Strom bis zum Vereinigungspunkt des Paranà und Paraguay hinauffuhr und die von De Solis entdeckte Insel S. Gabriel benannte) und Magalhaẽs selbst. Seinen jetzigen Namen La Plata erhielt der Strom erst 1527 von Diego Garcia, der in den Händen der Bewohner seiner Ufer Silber fand, das wahrscheinlich aus Peru stammte (Plata, spanisch = Silber).

Alle die Genannten hatten jedoch nicht die Absicht, sich lange Zeit in dem Lande des neuentdeckten Riesenstromes aufzuhalten. Erst Dom Pedro de Mendoza unternahm im Jahre 1535 mit 2500 Mann dessen Eroberung. Er landete an dem ersten besten Platze der Küste, der zufällig die Stelle der heutigen Hauptstadt war, und errichtete dort ein Lager. Seine Lagerstelle nannte er Buenos Aires (nach der Mutter Gottes von den guten Lüften, Nossa Señora de Buenos Aires, deren Fürbitte für sein Lager ihm wohl besonders nothwendig schien) und seine Absicht war durchaus nicht, dort eine Stadt zu gründen. Das Lager sollte nur eine Operationsbasis für seine Streifzüge in das Innere bilden. Natürlich wurde trotzdem aus dem Lager die erste Stadt, was ihre topographisch so ungünstige Lage einigermaßen erklärt.

Als De Solis den Boden des heutigen Argentina betrat, war der in der gemäßigten Zone liegende Theil Südamerikas von drei Racen bewohnt, von denen jede ihre eigene Sprache, ihre eigene Cultur hatte, und die nebeneinander gelebt hatten, ohne gegenseitig von ihrer Coexistenz Notiz genommen zu haben. Diese waren im Nordosten die Guaranis, im Nordwesten die Quichuas und im Süden die Araucaner. Sie hatten nichts gemein, weder Sitten noch Handelsbeziehungen; jede hatte den Höhepunkt der Civilisation, den sie einnahm, allein, ohne fremde Elemente errungen.

Die Quichuas waren ein Volk, das mindestens 3 Millionen Seelen gezählt haben muss; sie gehorchten einem Monarchen, den sie mit einem glänzenden Hof von orientalischer Pracht umgaben. Sie verfügten über ein stehendes Heer und hatten eine Aristokratie der Geburt, die den Hof der Incas zu Cuzco umgab; sicher aber auch eine des Geistes, denn sie bauten hölzerne Brücken und spannten hängende Stege über klaffende Abgründe, legten Straßen an und bedienten sich des Vicuña, das sie gezähmt hatten, als Lastthier, während sie seine Wolle verarbeiteten. Sie waren in socialer, in industrieller und agriculturell er Beziehung ein bedeutendes Volk. Die Grenzen ihrer Herrschaft begannen am Stillen Ocean und reichten weit über das Tafelland der Anden gegen die Mitte des südamerikanischen Continentes, wo ihre Sprache noch

heute von den Eingeborenen der argentinischen Grenzprovinzen und selbst noch in St. Jago del Estero gesprochen wird.

Die Guaranis, deren Name in ihrer Sprache die „große Nation" bedeutet, müssen noch zahlreicher gewesen sein. Ihre Sprache wurde vom La Plata bis zum Golf von Darien gesprochen, und dieses ganze weite Land war von ihnen cultiviert worden, denn sie waren ein eminent ackerbautreibendes Volk. Sie bauten den Mais, die Mandioca, die Yerba mate und die Baumwolle, welche sie auch zu zwirnen und zu weben verstanden, während sie kriegerischen Unternehmungen abhold waren.

Die Araucaner waren weniger von der Natur bevorzugt. Ein edles Bergvolk, von athletischem Bau, aufrichtigem Charakter und brillanter Rednergabe, waren sie durch den Charakter ihres Landes, des unwirtlichsten Theiles der Anden, gezwungen, von der Jagd zu leben, welche ihrem Wesen Züge von Wildheit und Gefallen am Kampfe verlieh.

Diese drei Völker hatten sich von ihren ursprünglichen Centren aus ausgebreitet. Da aber nach gewissen Seiten hin der Ocean diese Ausbreitung bald behinderte, so nahm sie mit der Zeit die Form der Migration an. Den Weg derselben zu bestimmen, ist in diesem Falle fast nur ein geometrisches Problem, und ein Blick auf die Karte lehrt, dass die Zugstraßen dieser simultanen Völkerwanderungen gegen den La Plata führen mussten. In der That waren zu De Solis' Zeiten die drei Völkerstämme nahe daran, sich dort die Hände zu reichen.

Jede der drei Nationen hatte ihren Weg in anderer Art gemacht — die der Quichua's als erobernde mit bewaffneter Macht — nicht weil sie eine kriegerische Race waren, sondern weil sie mächtig geworden waren, und Macht nur Durst nach neuer Macht weckt. Durch diese Art von Ehrgeiz angespornt, hatte das Incareich die heutige Provinz Tucuman aufgesogen und streckte nun seine Fühler durch das heutige S. Jago del Estero gegen den Paranà aus.

Die Guaranis hatten sich indessen längs des linken Ufers des Paraguay und Paranà und längs des Uruguay vorgeschoben, bis zu dem Zusammenfluss der beiden letzteren, wenige Meilen vom heutigen Buenos Aires, ohne dass die vorgeschobensten Posten der beiden Völker sich berührt hätten.

Auf dem rechten Ufer des Paranà aber jagten und fischten schon einige Stämme der Araucaner. Diese hatten vom Herzen ihres Heimatlandes, den kalten Thälern der südlichen Anden, Zweige ausgesendet, welche, ohne Boote zu besitzen, ohne die Kenntnis solche zu bauen, ohne Tragthiere, ja, ohne irgend ein gezähmtes Thier überhaupt, einerseits die Flüsse Patagoniens übersetzten und das Land bis zur Magellanstraße bevölkerten (wenn auch nur sehr dünn), wo der Name eines ihrer Volksstämme, der Pehuenchen, Magellan zu der phantastischen Verballhornung in „Patagonier" verleitet haben soll. Auf der anderen Seite durchsetzten sie, in indianischem Gänsemarsch einherschreitend, die Pampa mit ihrem glatten, glitscherigen Gras, ihren sandigen, kahlen, nackten Strichen und salzigen Flüssen, eine Strecke von 300 Meilen. Der Stamm, in dessen ehemaligem Jagdgebiete das heutige Buenos Aires liegt, führte den Namen der Querandi.

Heute zu bestimmen, was die Folgen des Zusammentreffens dreier so verschiedener Racen geworden wären, hätten die Ereignisse sich ungestört entwickeln können, ist eine Unmöglichkeit. Jedenfalls aber hätte es vieler Jahrhunderte bedurft, um die Völker Südamerikas, wenn sie auch eine gewisse

Civilisation ihr eigen nannten, auf die Culturstufe zu heben, der die nun erscheinenden Eindringlinge angehörten.

Wenn man die Geschicke der eingeborenen Racen in den verschiedenen Theilen des großen Continentes von Amerika vergleicht, so findet man dieselben sich in verschiedener Art erfüllen, freilich ohne dass die Colonisten in irgend einem dieser Theile sich einen Plan dafür gemacht hätten. Die tropische Zone mit ihrem entnervenden Klima hat den Colonisten, der meist ohnehin dem lässigen spanischen Volkstypus angehörte, ganz widerstandsunfähig gemacht, und die Bevölkerung des tropischen Amerika ist eine homogene, hybride Race geworden.

In den Vereinigten Staaten haben sich die Eingewanderten dafür entschieden, die ursprünglichen Herren des Landes durch klingende Dollars, durch Glasperlen, Baumwolltücher und Branntwein, wo nöthig auch durch Waffengewalt, zum Zurückweichen zu bewegen. Diese Methode hatte aber das ernste Übel, dass sie die Frage zu keiner endgiltigen Lösung brachte. Die Indianerterritorien wurden zwar stets mehr eingeengt, blieben aber doch bestehen und nehmen heute etwa 60 000 km^2 ein, auf denen eine halbe Million Rothhäute leben sollen, die Jäger geblieben sind, wie sie es zur Zeit der Eroberung waren, also keinen Schritt gegen die Civilisation gethan haben, der sie, wie die jüngsten Ereignisse gezeigt haben, bitter feind sind.

In die südlich-gemäßigte Zone Amerikas sehen wir die Colonisten mit den gemessensten Befehlen des spanischen Königshauses einziehen, jede Gewaltthätigkeit zu vermeiden, den Eingeborenen die Segnungen der christlichen Religion zutheil werden zu lassen, und sie nicht zu Sclaven zu machen — Befehle, die freilich in vielen Fällen befolgt wurden, wie Pizarro sie befolgte, die aber doch den Geist der Colonisierung im allgemeinen beeinflussen mussten, während ihre Nichtbeachtung den tyrannischen Männern des Blutes und Schreckens die endliche Absetzung und Ungnade eintrug — freilich, nachdem sie des Bösen genug gewirkt hatten.

Das Eindringen der Europäer hatte auf jeden der drei großen Volksstämme Südamerikas einen anderen Einfluss: In Peru brachte die Roheit der Conquistadoren die Civilisation der Quichuas zum Stillstande; das Volk wurde gezwungen, der Habgier der Spanier in den Minen Sclavendienste zu leisten, das reine edle Blut desselben vermischte sich mit dem der spanischen Abenteurer — moralischer und physischer Verfall war die Folge.

Die Guaranis, deren Länder keine „Schätze“ in ihrem Boden bargen, wurden durch dieses Wohlwollen der Natur vor den Fängen der castilianischen Raubthiere geschützt. Die Race hat als solche nicht aufgehört zu existieren; sie hat, wenn auch widerstrebend, die transoceanische Cultur zum Theile angenommen, und im ersten Jahrhundert der Erwerbung sich mehr als eine andere Race mit den Europäern amalgamiert — jedoch ohne durch Verbrechen oder Gewalt unterdrückt zu werden. So hat dieses zahlreiche, sanfte, unterwürfige und arbeitsame Volk seine charakteristischen geistigen und leiblichen Eigenschaften bewahrt, unter denen, als bezeichnend für ein Urvolk, die Überlegenheit des weiblichen Gehirnes über das männliche bemerkenswert ist.

Gegen die Stämme der Pehuenchen, Pehuelchen und Tehuenchen vom Volke der Araucaner aber, welche das Meeresufer und die weite Ebene bewohnten, musste sich die Ausrottungswuth geltend machen, die die Vereinigten Staaten zu einer Theorie erhoben, und die Hispano-Amerikaner zu einer Gewohnheit gemacht hatten.

Diese Vernichtung hat gegenwärtig alle Zweige des großen araucanischen Volkes erreicht, welche die Pampa durchstreiften. In den Anden, dort wo Chile an Argentina stößt, vertheidigte der überlebende Theil dieser Race seine letzten Territorien mit derselben Energie, mit der sie durch drei Jahrhunderte alles vertheidigt hat, was ihr entrissen wurde. Zurückgedrängt vom Pacifischen Ocean, wie von den Ebenen Argentinas, ist diesem Volke nun, da es sich nicht unterwerfen wollte, nichts anderes übrig geblieben, als seinen vorgeschobenen Posten immer mehr nach Süden, in das unwirtliche Patagonien, bis an die Magellanstraße zu folgen, in die kalten Regionen, wo die Thäler von schneebedeckten Bergen eingeschlossen sind und die Lebensbedingungen im Maße des Zurückweichens schwieriger werden — ein zum Erlöschen bestimmtes Volk!

Während jene spanische Colonie, aus der später die chilenische Nation wurde, sich in diesem rohen und unaufhörlichen Kampfe die kriegerischen Eigenschaften erwarb, welche sie heute auszeichnet, gieng so das Schicksal der Indianer der Pampas ganz anders in Erfüllung.

Die Überlieferung von vereinzelten Greuelthaten, wie das Massacre De Solis am Zusammenflusse des Paranà und Uruguay und die Zersprengung des Corps Dom Pedro de Mendozas, bei welcher 2000 Mann von 2500 niedergemacht wurden, verleitet leicht zu der Annahme, dass die Stämme der Pampasindianer in wilder Grausamkeit die Initiative zu diesen Schlächtereien ergriffen hätten; auch wird man leicht dazu verführt, die Zahl dieser scheinbaren Feinde der neuen Civilisation zu überschätzen. Eine eingehende kritische Prüfung der Chroniken zeigt jedoch, dass diese Stämme geneigt waren, die Europäer freundschaftlich zu behandeln, und dass ihre Zahl im Verhältnis zu dem von ihnen eingenommenen Terrain, wie übrigens bei allen Jäger- und Nomadenvölkern, eine sehr geringe war.

Die Pampasindianer, welche zur Zeit der Eroberung das Litorale bewohnten, waren, wie erwähnt, die Pehuenchen, und um die Gegend herum, wo heute Buenos Aires steht, hauste der Stamm der Querandi. Diese waren Mendoza, der 1535 dort landete, vom ersten Tage an freundlich gesinnt. Sie wurden erst zu erbitterten Feinden desselben, gezwungen durch die Nothwendigkeit, sich der Grausamkeit und der übertriebenen Anforderungen der Truppe Mendozas zu erwehren, welche von diesen armen Jägern gebieterisch mehr Lebensmittel forderten, als jenes öde Land gewähren konnte.

Dieser Kampf dauerte fort, so lange die Erpressungen dauerten. Leicht hätten die Indianer die Handvoll Leute Mendozas aufreiben können, allein sie zogen es vor, sich zurückzuziehen, und jene vor Hunger und Entbehrung zugrunde gehen zu lassen, bis die letzten 500 derselben nach einem Jahre sich zum Abzuge entschlossen, indem sie das mitgebrachte Hornvieh und die Pferde zurückließen.

Als Juan de Garay nach 45 Jahren, dem Zeitraume, welchen die lähmende Kunde vom Untergange der Truppe Mendozas zwischen den ersten und den zweiten Versuch zur Colonisierung Argentinas geschoben hatte, mit 60 Gefährten und einigen Guarani-Indianern seinen Fuß auf die Gestade des La Plata setzte, hatte er nicht einen einzigen Act der Feindseligkeit zu erleiden. Er brachte einige Kühe und Stiere mit sich, und hätten die Indianer sich dieser Thiere bemächtigen wollen, es wäre ihnen, die ja die dritthalbtausend Mann Mendozas im Schach gehalten hatten, wahrlich ein Leichtes gewesen. Allein sie hatten dies nicht mehr nöthig. Die von Men-

doza zurückgelassenen Herden hatten sich in dem aller größeren Thiere baren Lande unglaublich vermehrt und die 30 000 wilden Pferde, die Nachkömmlinge der Berberrosse der Spanier und die Vorfahren der Steppenrosse Argentinas, die 1580 über dessen weite Ebenen grasten, ermöglichten ihnen die Jagd auf das herrenlose, verwilderte Rind. Die Indianer gestatteten daher der spanischen Autorität sich zu festigen, sie ließen die Fremden ihre Stadt ausstecken und erbauen und erlegten willig den ihnen 1582 auferlegten Tribut, durch dessen Ablieferung 60 Kaziken, die Häupter von 23 Stämmen, sich zu Vasallen der spanischen Krone erklärten. Sie ließen sich herbei, den Boden für die Fremden zu bebauen und den Colonisten, die unter sie kamen, zu dienen: sie vermengten sich mit der europäischen Bevölkerung und schienen ein compactes Ganze mit dieser bilden zu wollen. Alle möglichen Kreuzungen zwischen Araucanern und Guaranis fanden statt; allein zahlreiche Stämme waren abgezogen. Sie hatten an den Ufern der Flüsse im Innern fruchtbare Gefilde gefunden, auf denen sie ihre halbwilden Pferde weiden lassen konnten, wo sie in Frieden, ohne Sorge vor den Europäern leben konnten, welche während der nächsten hundertfünfzig Jahre über einen Umkreis von 50 Meilen um einige neugegründete Bevölkerungscentren kaum hinausdrangen. Diesen „Städten“ näherten sich die Indianer zeitweise, um Felle und Straußfedern gegen Reitzeug und Lebensmittel einzutauschen. Der Reichthum an herrenlosem Vieh nahm nicht ab, denn zu Zeiten der Dürre konnte dieses neue Weiden aufsuchen, wohin ihm die Indianer, denen es den Lebensunterhalt gab, nachfolgten.

Gegen 1700 war die Kunde von den ungeheuren Herden großer Jagdthiere auch zu den noch in den Anden hausenden Stämmen des Araucaner-Volkes gedrungen und diese stiegen in die Ebene herab, zu großen Jagdzügen gerüstet.

Sie hatten von den Europäern nichts gelernt, sie bebauten den Boden nicht, sie hatten keine Kleider und bloß ein einziger ihrer Stämme baute sich Häuser; sie kannten auch keine Hausthiere, und doch, oder vielleicht eben aus diesen Gründen, waren sie die ersten, die Viehhandel trieben, da ihre lebend gefangene Jagdbeute, die sie über die Pässe der Anden trieben, in den dort kaum entstandenen Ansiedlungen der Europäer gute Märkte fand.

Allein schon gab es Viehherden, die nicht mehr *res nullius* waren und die Indianer kannten keinen Unterschied zwischen den Büffelherden der Pampa und den Herden der Colonisten. Diese setzten im Anfang ihrer Beraubung keinen Widerstand entgegen, war doch die Fruchtbarkeit so groß, die Vermehrung so rapid, und hatten sie doch auch kein Mittel, gegen den Lasso der Indianer anzukämpfen, welche erschienen wie die Gewitterwolke, und das Eigenthum der Colonisten ebenso schnell und spurlos entführten.

Es herrschte also ein Zustand relativen Friedens, denn Blutvergießen kam selten vor, da die Indianer keinen Anlass hatten, ein solches anzuheben und in der That findet man bis 1740 zahlreiche Reisende, die Argentina kreuz und quer durchzogen. Keiner von ihnen nennt sich einen Erforscher, keiner beklagt Gefahr von den wilden Indianerstämmen, ja, sie erwähnen kaum, solchen begegnet zu sein. Wagen-Colonnen brachen vom Litorale gegen das Innere auf und erreichten unangefochten den Ort ihrer Bestimmung; das Städtegründen wurde zur wahren Leidenschaft in einem Lande, das, eminent für den Ackerbau geeignet, der Städte nicht bedurfte. In der That ist keine dieser Städte zur Bedeutung gelangt, viele sind ganz von der Karte ver-

schwunden, und selbst die in der Zeit von 1573—1580 gegründeten Provinzhauptstädte bestehen als solche, weil sie nun da sind, aber wäre dies nicht der Fall, es gäbe auch heute keine Nothwendigkeit, sie zu „gründen“. Aber diese Geschichte seiner Städte ist an Argentina spurlos vorübergeglitten, und es fährt heute noch auf seinem verderblichen Wege fort; seine Functionäre legen mit großem Pomp den Grundstein zu Städten, wie man sonst Grundsteine zu Kirchen, Schulen, Brunnen etc. legt und die Städte sind der Ruin des Landes, in denen das Proletariat sich anhäuft, statt den Boden zu cultivieren, in denen ein gemachtes politisches Leben seine krankhafte Energie in planlosen Revolutionen manifestiert, die schon Erreichtes zugrunde richten, weiteren Fortschritt hemmen, von der Einwanderung abschrecken, das Capital des Landes verschlingen und dieses selbst ins Verderben stürzen.

Das Jahr 1739 brachte das Signal zum Kriege. Sein Beginn waren private Scharmützel zwischen Räubern und Beraubten. Die Colonisten waren es müde geworden, den Indianern sowohl den Lebensunterhalt wie auch das Material zum Export zu gewähren, den selbst zu betreiben sie noch nicht begonnen hatten. Sie leisteten Widerstand. Auf der anderen Seite stachelten die chilenischen Viehhändler durch Rath und Rede die Indianer auf, als sie fanden, dass das Anbot schwächer, die Nachfrage lebhafter wurde. Die Kühnheit der Räuber nahm zu und die Colonisten Argentinas traten unter die Waffen, um ihre Grenzen zu besetzen und zu schützen — nur ein Grund mehr für die Indianer, um sie anzugreifen. Die Indianereinfälle begannen.

Die Chronik hat uns die Geschichte des ersten derselben überliefert, der im Jahre 1740 stattfand. Dieser hat dieselben Anlässe, dieselben Prätexte, dieselbe Entwicklung der Ereignisse wie alle folgenden bis zum Jahre 1876 und ist daher ein gutes Beispiel.

1738 hatte der Gouverneur Salcedo die Kaziken Mayulpilgui und Taluhet vertrieben, die scheinbar Frieden hielten, in Wirklichkeit aber den Räubern Vorschub leisteten. Jean San Martin, der zu ihrer Verfolgung entsendete Officier, konnte sie nicht erreichen; er kühlte sein Müthchen an dem Stamme der Calelier, die im Vertrauen auf den Schutz, den ihnen ihr gutes Gehaben zu versichern schien, in ahnungslosem Frieden lebten. Sie leisteten verzweifelten Widerstand und wurden bis auf den letzten Mann aufgerieben, selbst Weib und Kind wurden nicht geschont. Noch ein zweiter Stamm fiel der Unkenntnis oder Roheit San Martins zum Opfer, jenseits des Salado. Solche Grausamkeiten mussten zu Katastrophen führen. Die Indianer, wenn auch nicht in der That so zahlreich, als die Legenden sie darstellen, waren immerhin genug, um die damals noch spärlichen Colonisten zu erdrücken, die nicht mehr als 6064 Seelen zählten, während die am Viehhandel interessierten Indianer allein gewiss 20 000 waren.

Die Katastrophe ließ nicht lange auf sich warten. 1739 fielen die Indianer in das colonisierte Gebiet ein, zerstörten alles darauf Befindliche und brachten derartiges Entsetzen mit sich, dass selbst die Einwohner der Stadt Buenos Aires sich in die Kirchen flüchteten.

Dieser Moment begründete den Ruf der Indianer. Das verflossene Jahrhundert des Friedens ist vergessen; der Tod De Solis, die Leiden Mendozas stehen wieder lebendig in der Erinnerung; die indianischen Nachbarn sind den Colonisten und deren entsetzten Regenten nur mehr zu allen Grausamkeiten entschlossene Krieger. Dieser Ruf bleibt dem Indianer, da keine der Parteien um den Preis, den der Frieden erfordert, Frieden schließen will. Die beiden

Racen treffen nur mehr als Feinde im Kampfe aufeinander, und so nährt sich beim Indianer lebhafter Hass gegen den Weißen und beim Colonisten maßlose Angst vor dem Indianer.

Müde vom Kampfe, heuchelten die Colonisten Frieden, nur um sich zu neuem Kriege vorzubereiten, und zahlten nun ihrerseits den ihnen auferlegten Tribut. Die Indianer nahmen als Sieger den Tribut entgegen und setzten ihre Räubereien fort. Dieser Zustand des „Friedens" wurde durch offenen Kampf in den Jahren 1783, 1815, 1833, 1855 und 1875 unterbrochen. Er war verhältnismäßig am ruhigsten in der Zeit von 1791—1815. Die Grenzen wurden zwar in dieser langen Periode weder von der einen noch von der anderen Seite respectiert, allein die Colonisten überschritten sie, ohne von den Indianern aufgehalten zu werden, und die Indianer stahlen die Herden, ohne dass die Colonisten sie daran verhinderten. Diese Toleranz erklärt sich aus dem Umstande, dass die Herden, welche von der Defensiv-Armee der Colonisten behütet wurden, für die letzteren schon zu zahlreich geworden waren, da sie den Gedanken des Exportes in ihrer indolenten Art noch nicht concipiert hatten und es daher überflüssig fanden, die für ihre Bedürfnisse mehr als genügenden Herden zu schützen. In dieser Zeit wurden die früheren friedlichen Beziehungen beinahe wieder hergestellt, die indianischen Kaziken kamen zu freundlichen Besuchen nach Buenos Aires und die Gouverneure oder vielmehr Vicekönige empfingen sie dort im vollen Glanze ihres Hofstaates.

Als 1810 die Revolution den Vicekönig vertrieben hatte, theilte die neue Regierung den Indianern diesen Wechsel der Lage mit. Diese nahmen die Nachricht mit Enthusiasmus auf, da sie in dem Ereignisse die Realisation ihrer Lieblingsidee durch ihre „Brüder", die „Neu-Amerikaner" sahen, der Idee, wegen welcher sie bisher dieselben und ihre nun gestürzte Regierung bekämpft hatten: die Realisation der Idee der Befreiung ihres Landes.

Don Feliciano Ciclana, der erste Präsident der jungen Republik, hielt am 8. October 1811 einer großen Menge versammelter Kaziken eine phrasenreiche Rede, in welcher er ihnen das Inslebentreten einer neuen Generation von Menschen, geboren auf amerikanischem Boden, verkündete.

„Wir repräsentieren," sagte er, „den Frieden mit allen Nationen der Erde und vor allem mit jenem Volke, dem Ihr angehört, dem wir eng liiert sind durch Verwandtschaft der Race und des Blutes. Vergessen wir, was uns getrennt hat! Der Geist der Intoleranz hat Euch das Recht streitig gemacht, die herrlichen Landstriche zu besitzen, die Ihr fruchtbar gemacht hättet — denn Euere Felder, wenngleich reich bedacht von der Natur, haben nur stachelige Aloen und Kaktus getragen. Freunde, Landsleute und Brüder! Vereinigen wir uns zu einer Familie, frei von der Trübsal des Streites und der Verwüstung des Krieges! Mögen die Freuden, die Ihr einst im patriarchalischen Zeitalter gekannt habt, neu erstehen, und glücklich die Regierung, die eines Tages sagen kann: Mir ist es zu verdanken, dass die Völker nun vereint sind, die bis jetzt über diesen ganzen ungeheuren Continent zerstreut waren!" — Sprachs und begann fünf Jahre später neuerdings den Krieg. Die Rede war ein Programm, wie viele andere, gemacht, um nicht eingehalten zu werden. Und dieser Krieg dauerte ununterbrochen bis 1875, in welchem Jahre die Regierung ihre Absicht kundgab, ihrerseits nun auch Einfälle in das indianische Gebiet zu machen.

Diese 60 Jahre des Krieges gewährten Zeit genug um zu vergessen, dass die Indianer Menschen seien. Man wusste nichts mehr von ihren Sitten, und selbst

die Geographie der von ihnen bewohnten Ebene ward vergessen. Einzelne Gelehrte haben seither Monate und Jahre unter ihnen verbracht, um sie zu studieren — allein die Resultate waren zu gering, um sich daraus den eigenthümlichen Charakter der Race der Pampa, ihre Sitten, ihre Gesetze, ihre Überlieferungen und Neigungen zu reconstruieren, zu gering, um Schlüsse auf ihre Zukunft ziehen zu können. Der Grund hiefür war wohl, dass das Feld der Beobachtung durch anderthalb Jahrhunderte der Isolierung und des Kampfes, während derer die heimlichen Verbündeten der Indianer diesen den schlechten Dienst gethan hatten, dem Laster des Trunkes jeglichen Vorschub zu leisten, ein steriles geworden war.

Die argentinische Republik hatte dazu beigetragen, den Indianern Geschmack an Besitz und Eigenthum beizubringen, indem sie gewissen „wohlconduisierten" Stämmen Ländereien zuwies, deren Nutznießung sie ihnen garantierte. Sie hat aber dann das Unrecht begangen, nicht nur diese gute That zu bereuen, sondern auch das dadurch gestiftete Gute wieder zu zerstören, indem sie ihre Geschenke zurücknahm. So bereitete sie mit eigenen Händen die Invasionen vor, unter denen die den Indianern entzogenen Landstriche zwei Jahre lang zu leiden hatten.

1875 wurde dieses Experiment mit dem Stamme der Catriel begonnen; man nahm ihm die Ländereien, die er bebaut hatte, deren Wert er durch seinen Fleiß auf das Millionenfache gebracht hatte, und bot ihm dafür weit entlegene Äcker, die er erst urbar hätte machen müssen.

Die Indianer schrien um Gerechtigkeit — umsonst! Da nahmen sie sich ein Beispiel an ihren argentinischen Mitbürgern selbst, denen die Insurrection das heiligste Recht gegen die Vergewaltigung durch die Politik ist: sie alarmierten alle ihre Verwandten und die ganze Pampa erhob sich, um sie zu rächen.

Die ganze Pampa! — Dies klingt sehr imposant — allein sieht man der Sache auf den Grund, so findet man, dass die officiellen Riesenziffern von Feinden größtentheils der Einbildung entsprungen waren. Vier große Gruppen kamen überhaupt in Betracht — jene des Stammes der Catriel, der den Anlass zur Insurrection gegeben hatte; Namuncura, der berühmteste Häuptling, eine Art Generalissimus der Pampa, welcher aber über keine hundert Krieger verfügte; Epumer, der Kazika der Ranquelen, eines friedlichen, arbeitsamen Volksstammes, der allerdings 600 Lanzen stellen konnte, dem Kriege aber abgeneigt war; Pincen, der beachtenswerteste von allen, der Befehlshaber von 6000 Kriegern; einige andere von geringerer Wichtigkeit nicht gezählt, ebensowenig die Häuptlinge Orkeke und Shayhueque, deren Stämme, noch nicht beunruhigt, einstweilen keinen Theil an den Feindseligkeiten nahmen.

Argentina beschloss, mit regulären Truppen und Miliz ins Feld zu ziehen, und um die Geldmittel zum Kampfe zu beschaffen, wurde die Auction des heutigen Districtes Olavarria ausgeschrieben. Allein die Indianer hatten auch lesen gelernt, und der erste Act des Krieges war, dass sie diesen Landstrich besetzten, von dem sie der Elfenbeinhammer des Auctionators allein nicht vertreiben konnte.

Dies war der erste Act des Krieges, den nun die argentinische Regierung mit Aufbietung aller Mittel zu führen beschloss. Die regulären Truppen und die die Pampa begrenzenden Provinzen lieferten hiezu die Menschen und die Ressourcen. Buenos Aires und Tucuman aber lieferten die Köpfe

dazu, das erstere in Dr. Alsina, der den ganzen Plan ausarbeitete, dessen Ausführung jedoch nicht mehr erlebte, das letztere in dem jungen General Julio A. Roca, dem die Republik 1880 als Dank für seine Erfolge die Sorge für ihr Wohl in die Hände legte, indem sie ihn zu ihrem Präsidenten machte.

Es kostete fünf Jahre, um den Indianern zu beweisen, dass ihr Recht vor dem Tribunale der Gewalt, dem einzigen, das sie anerkannten, nicht Stand hielt. Dieser Beweis kostete ihnen alle ihre Territorien, ihre Freiheit, ihre Autonomie, ihre Existenz als Race und sogar die Familienbande, die sie mit Weib und Kind vereinten. Man führte den Krieg gegen sie durch den Hunger, indem man zu gigantischen Mitteln griff: Ein fünfzig Meilen langer Graben wurde gezogen, den die geraubten Herden nicht überschreiten konnten, wodurch man die Indianer aller Möglichkeit beraubte, sich zu verproviantieren. Ein Jahr nachher operierten vier Armee-Corps in der Pampa, welche die Reste der durch Hunger und Noth decimierten Stämme zusammenfiengen.

Das Geheimnis der Pampa, das die Indianer bisher so sorgfältig gehütet hatten, wurde nun offenbar — es war das Geheimnis ihrer Schwäche, ihrer geringen Zahl. Sie hatten ein Land von 30 000 Quadratmeilen inne und waren kaum 15 000 Seelen stark — keine Herde, kein bestelltes Feld, kein Haus zeigte von Wohlstand, und alles was man an Cultur fand, waren einige Pfirsich- und drei Äpfelbäume, die sich, Gott weiß wie, dahin verirrt hatten und nicht einmal Früchte tragen wollten! Das einzige, was Zeugnis davon ablegte, dass Menschen dort wohnten, war ein ungeheueres Netz von meisterhaft angelegten Straßen, die die Indianer sämmtlich mit Namen belegt hatten. Sie waren derart angelegt, dass sie unwegsamen Strecken, Sümpfen etc., sorgfältig auswichen, und am Ende jeder Tagreise stets zu einem geeigneten Lagerplatz mit Weide und Wasser führten. Dieses Werk, das einzige, welches sie geliefert hatten, schlug zu ihrem Verderben aus, da es die Mittel an die Hand gab, auf den mächtigen Pfaden, auf denen oft 100 Reiter in Front dahinjagen konnten, den armen Gehetzten in ihre letzten Schlupfwinkel nachzufolgen.

Über eine Waffe aber verfügte die „Civilisation", wirksamer als Stahl und Kanonenschlünde: die Liebe der Indianer zu Weib und Kind. Wenn es gelang, das Lager eines Stammes zu überfallen und die Wehrlosen und Unmündigen in die Gefangenschaft zu schleppen, dann konnte man sicher sein, dass auch die Männer kommen würden, ihre Waffen niederlegend, damit man ihnen ihre Lieben zurückgebe. Und welchen Lohn fand diese rührende Anhänglichkeit? Die Weiber und Kinder waren schon nach Buenos Aires abgegangen; die Männer wurden in die Armee gesteckt. In Buenos Aires wurde auf dem Platze vor einer Kirche ein Tisch aufgeschlagen, an dem an einem bekannt gegebenen Tage ein Beamter Platz nahm. Hinter ihm wurden dann die Unglücklichen, wenn auch ohne Brutalität, so doch auch ohne Mitleid, in Reihen aufgestellt, und an diejenigen Bürger vertheilt, die sie aus Mitleid, Neugier oder Interesse aufnehmen wollten. Alle Greuel des Sclavenmarktes ereigneten sich hier, bis auf den grausamen Klang des Silbers und Goldes. Die Mutter wurde vom Kinde gerissen, Geschwister wurden getrennt, die Alten ihrer Ernährer beraubt! Die Häuptlinge aber wurden als Geächtete auf eine befestigte Insel gebracht, wo sie trübselig ihre Laufbahn beschlossen.

Von den Völkern der Pampa, die vor drei Jahrhunderten etwa 30 000 und zur Zeit ihrer Niederlage vielleicht 12 000 Köpfe zählten, ist in der Wirklichkeit — nichts — übrig geblieben.

Der Indianer hatte vom ethnographischen Standpunkte nicht genügend ausgeprägte Charakterzüge, damit solche in dem Gemisch von so vielen Racen, welches die „Nation“ Argentinas bildet, erhalten bleiben konnten. Jene Züge von ihm, welche bleiben werden, jene seiner Gepflogenheiten, welche ihn überleben, sind nicht Volks-Charakterzüge; es sind Züge, die das Land, die Pampa, in ihren Bewohnern großzog und ausbildete, und die Erben sind die Gauchos.

Dieser Sieg über die Indianer, diese Eroberung der Pampa brachte aber der Republik — vielleicht zu ihrem Unglücke — nie geahnten Reichthum. Die Regierung schlug zuerst, um die Kosten des Krieges zu decken, 5500 Quadratmeilen des eroberten Landes nach Wahl der Käufer à 400 Nacionales ($) (= 2000 Frs.) die Quadratmeile los. Bald, obwohl noch nicht ganz erforscht, obwohl die Ressourcen nicht alle entdeckt waren, war die Quadratmeile im Werte auf 16 000 $ (= 80 000 Frs.) bis 40 000 $ (= 200 000 Frs.) gestiegen und die Speculation kannte keine Grenzen mehr; die Regierung warf neue 15 000 Quadratmeilen Land à 600 $ (= 3000 Frs.) auf den Markt, Eisenbahnen wurden concessioniert und gebaut — die ungeheueren Schwankungen im Courswerte häuften über Nacht einzelne Riesenvermögen glücklicher Speculanten an, während sie andere zugrunde richteten; wo solche Summen in Stunden, ja Minuten die Hände wechselten, war das Einreißen einer unglaublichen Corruption nicht zu vermeiden; übertriebener Luxus und die maßloseste Verschwendung verschlangen die Summen, die nicht von einzelnen Glücklichen vorsichtigerweise bei Zeiten außer Landes gebracht worden waren, und als nun die Ernüchterung folgte, als der Credit aufhörte und die Schulden drückend wurden, da trat die Reaction ein — die Landpreise fielen und fielen, und vollständiger Schiffbruch mit allen seinen Folgeerscheinungen trat ein, unter denen die nicht am mindesten bedenkliche ist, dass alle Bankinstitute, bis auf zwei, infolge unredlicher oder zum mindesten unglaublich leichtsinniger Gebarung bankerott wurden, und ihr Zusammenbruch auch die mühselig ersparten kleinen Capitalien der arbeitenden Classen mitriss. Man muss aber auch nur hören, wie gewirtschaftet wurde. Ein Mann brauchte Geld; er besaß ein kleines Grundstück im Werte von 2000 $ irgendwo in Patagonien; ein hoher Beamte war sein Freund; er gieng mit der Karte seines Freundes zu einer Bank und erhielt auf seinen Grund ein Hypothekardarlehen von 20 000 $! Sehr viele Generale und Officiere der Armee stehen in den Schuldbüchern der Banken — mit 60 000, mit 100 000 $! Wieviel Aussicht auf Hereinbringung dieser Schulden ist, mag die Thatsache zeigen, dass die Schuld auf die „Gage“ der Betreffenden als Sicherstellung contrahiert — und auch nicht eine Rate eingehalten wurde.

Es ist kaum einzusehen, wie dieses Land, trotz alles seines Reichthumes, sich aus seiner misslichen Lage je wieder herausarbeiten kann, und wie es überhaupt culturelle Fortschritte machen soll, wenn seine Bevölkerung nicht mehr dazu beiträgt, als sie bisher gethan hat. Die Verhältnisse lassen sogar befürchten, dass das in drei Jahrhunderten mühsam Errungene wieder verloren gehen werde, trotz der herrlichen Natur und den vielen offenkundigen und verborgenen Schätzen des Landes, das längst die Vormundschaft eines starken Volkes verdient hätte, wie die nordischen Racen solche hervorbringen; es hätte dann vielleicht eine n a h e goldene Zukunft, die ihm jetzt, wenn sie ihm auch immer noch vorschwebt, in unabsehbare Ferne gerückt ist.

Die Bewohner Argentinas. — Wenn man sich die Frage stellt, welcher Race in Wirklichkeit die Bevölkerung ist, die heute in Argentina lebt, so gibt es darauf eigentlich keine befriedigende Antwort. Ihre Sprache ist spanisch, mehr oder weniger modificiert, und die Race könnte somit eine lateinische genannt werden, ist aber weit davon, homogen zu sein, weil sie, vorzugsweise aus den romanischen Ländern Europas, stets neuen Zuzug erhält.

Bis zum 19. Jahrhundert nahm Spanien allein das Recht in Anspruch, seine Abkömmlinge nach Argentina zu senden. Eine einzige Ausnahme bilden zwei Caravellenladungen Rheindeutscher, die Karl V. 1535 mit der unglücklichen Expedition Mendozas mitgesendet hatte. Unter den Auswanderern aus Spanien aber befanden sich vorzugsweise Mauren und Juden. Die Mauren, zumeist Viehzucht treibend, wurden zu Hirten der Pampa, die von den Indianern nicht nur den Gebrauch des Lassos und der Bolas lernten, sondern auch den meisterhaften Gebrauch der von ihnen selbst eingeführten Pferde; sie wurden eine Race von Centauren, die sich mit den Indianern der Pampa vermischten und so die Classe der Gauchos in die Welt setzten, die schon im Namen Erbtheile der beiden väterlichen Racen zeigt, denn das Wort Gaucho dürfte dem arabischen tschautsch, Führer, Hirte, abzuleiten sein, da heute noch um Valencia und Sevilla die Hirten Chauchos heißen. Die Spracheigenthümlichkeit der Indianer hat der ersten Silbe dann den Gutturallaut gegeben.[1])

Die Gauchos, kein Gesetz kennend als das der Gewalt, kein Recht als das der Faust, sind, von der Civilisation in dem Maße, in welchem der Pflug den Boden eroberte, verdrängt, nur mehr an den äußersten Grenzen des Reiches zu finden. Sie haben sich selbst eine Art politischer Eintheilung geschaffen und haben einmal auch eine politische Rolle im Staate gespielt, da sie es waren, die Rosas (selbst den Gauchos entstammt) mit bewaffneter Hand auf den Präsidentenstuhl setzten, von wo aus dieser ihnen durch die Zeit seines blutigen Tyrannenregimes seinen Schutz angedeihen ließ. Nach seinem Sturze aber sanken sie in die alte, politisch unbedeutende Rolle zurück.

Die aus Spanien eingewanderten Juden erkannten ihren Vortheil, ja die einzige Möglichkeit der Existenz bald darin, sich taufen zu lassen, und sind jetzt, da ihre orientalischen Züge unter jenen der Spanier, die selbst mit Mauren und Juden stark gemischt sind, nicht auffallen, nur mehr an den Familiennamen kenntlich, die sie aus alten Zeiten beibehalten haben, und daher stammen die Familien der Arons, Isaaks, Simeons, Ezechiels etc., die man häufig in den argentinischen Städten findet, denn die Städte waren natürlich der Boden für den handeltreibenden Juden.

Die Spanier von Blut aber endlich hinterließen als Nachkommen eine stolze Race, jene der Créolen. Criollo heißt im Spanischen wörtlich „von Blut“ — also Vollblut — und diese Unterscheidung ist heute noch von mehr Bedeutung, als jene nach Race und Farbe. Kein Mensch gibt glatten, krausen oder wolligen, blonden oder schwarzen Haaren in Argentina irgend eine Bedeutung. „Wenn man in der Gesellschaft einen Schwarzen nur ganz ausnahmsweise trifft, so ist dies nicht die Schuld irgend einer gesetzlichen oder herkömmlichen Ausschließung; sie haben sich einfach nicht auf die Stufe der Gesellschaft erheben können, sie haben es über den Grad des Polizeisoldaten und des Amtsdieners in den Ministerien noch nicht gebracht“ — sagt zwar Daireaux in seinem trefflichen Buche über das Leben und die Sitten in Argen-

[1]) Nach Daireaux.

tina. Trotzdem aber will es scheinen, als ob die Gesellschaft der Criollos eine sehr exclusive sei. Nicht nur der Farbige, auch der weiße Fremdling, welcher verächtlich „Cringo" genannt wird, findet zu ihr nur sehr schwer Zutritt, und alle hohen Staatsämter, die voll Ehren und Würden und gerechten und ungerechten Einkünften sind, sind den Criollos reserviert. Die Cringos sind gut genug für die Secretärstellen, wo man sich nicht bereichern kann, aber etwas wissen und die Arbeit des Departements thun muss.

Die Vorväter dieser hochedlen Race nun zogen nach Argentina ein, drei verschiedenen Strömungen gehorchend. Die eine, im Bestreben, Gold und Reichthum zu finden, zog von Buenos Aires nordwärts, auf dem Wege die Städte am Paranàflusse gründend. Die zweite gieng von Peru, dem Incareiche aus, von wo die ausgehungerten und durch den ewigen Krieg am Erwerben der ersehnten Reichthümer gehinderten Conquistadoren südwärts Fühlung mit der neuen Colonie suchten. Ihr verdanken die Orte der Provinzen Jujuy, Salta, San Jago del Estero, la Rioja und Catamarca ihre Entstehung. Die dritte endlich gieng von den Eroberern von Chili aus, die, sich dort zwischen dem Ocean und den Anden eingeengt fühlend, die letzteren überschritten und so Mendoza und San Luis colonisierten.

Dementsprechend wurde die damalige spanische Colonie in drei Provinzen getheilt: jene von La Plata, jene von Tucuman und jene von Cuyo, entsprechend diesen drei Strömungen, und die Grenzen derselben waren die mit dem Degen gezogenen Striche der Eroberer. Die Schaffung des Vicekönigthums in Buenos Aires 1776 vereinigte die heutigen Republiken Argentina, Paraguay, Uruguay und Chili unter eine Regierung.

Die nun folgende Periode der Colonisierung ist durch den maßlosen Egoismus Spaniens gekennzeichnet, der sich in zwei hartnäckig eingehaltenen Richtungen äußert: Spanien, und Spanien allein, darf die Reichthümer Amerikas erhalten, und der König von Spanien allein darf den neuen Continent beherrschen. Conform den Ideen jener Epoche wurde, um diese Zwecke zu erreichen, eine complicierte Regierungsmaschine errichtet. Jedes Einverständnis der Regierenden und der Regierten wurde verpönt, und eine gegenseitige Überwachung der einzelnen Behörden installiert, die für alle ihre Handlungen auf das minutiöseste verantwortlich gemacht wurden. Den Créolen, den von spanischen Eltern auf amerikanischem Boden geborenen Kindern, also den eigentlichen Bürgern des neuen Staates, wurde jeglicher Einfluss auf die Regierungsgeschäfte entzogen; jeder Verkehr mit Fremden wurde aus politischen und religiösen Motiven untersagt und mit den größten Strafen belegt. Das Volk hatte in Unwissenheit zu leben und sich zu vermehren.

In ökonomischer Beziehung wurde ein strenges Monopol aufrecht erhalten. Ein einziger Hafen Spaniens durfte mit Amerika Handel treiben, und auf diesem ganzen Continente mussten zwei Häfen genügen, die noch dazu beide im Norden lagen, so dass die südlichen Provinzen exorbitante Preise für alle Güter zu zahlen hatten, welche auf Saumthieren einen halben Continent durchwandern mussten, bevor sie zu ihnen gelangten.

Langsam nur giengen Spanien die Augen über diese Fehlgriffe auf. Provisorische Erlaubnis wurde ertheilt, auch andere Häfen anzulaufen, darunter Buenos Aires, und endlich, unter der liberalen Regierung Carls III., wurde der Handel mit Spanien ganz freigegeben. Selbst dann aber konnte die verarmte, heruntergekommene spanische Industrie den wachsenden Bedürfnissen der Colonie nicht genügen.

Diese Epoche des Darniederliegens unter der selbstsüchtigen spanischen Herrschaft hat den Créolen geschaffen, und mit ihm dessen Liebe zu der Scholle seiner neuen Heimat, sowie Hass und Heuchelei gegen die regierenden geborenen Spanier, Eigenschaften, die die Créolen in gleichem Maße mit den Mestizen verschiedenen Grades theilten.

Die fortwährenden Streitigkeiten zwischen Bischöfen, Gouverneuren und Localbehörden, die Intriguen zwischen den Städten und die Indianerkriege gaben den Einwohnern der La Plata-Staaten Gelegenheit, ihre Kräfte zu messen.

Die Könige von Spanien und Portugal konnten sich trotz der von Papst Alexander II. gezogenen Demarcationslinie über ihre Besitzungen niemals einigen, und so versuchten die Portugiesen, Herren in Brasilien, stets, in die gemäßigte Zone nach Süden vorzudringen und durch hartnäckigen Kampf ihre Herrschaft bis zum La Plata auszudehnen. 1680 gründeten sie sozusagen im Angesichte von Buenos Aires die Colonie Sacramento, um welche ein unausgesetzter Kampf bis 1777 tobte, aus dem jede der beiden Parteien dreimal als Siegerin hervorgieng, bis 1877 die Colonie den Spaniern überlassen wurde.

Diese Kriege waren die Schule der Créolen, in der sie sich ihrer Macht bewusst wurden.

Am Ende des vorigen Jahrhunderts war bereits ein deutlicher Antagonismus zwischen Spaniern und Créolen bemerkbar. Die englischen Invasionen von 1806 und 1807 gaben der Macht der Hauptstadt den Todesstoß, und die Revolution bedurfte nur eines günstigen Momentes, um loszubrechen. Dieser Moment ergab sich in der Entthronung König Ferdinands VII. durch Napoleon I. Nun zeigte sich die merkwürdige Erscheinung einer Revolution, angeblich zu Gunsten des alten, kaum verdrängten Regimes. Allein die Absicht, dasselbe wiederherzustellen, hat wohl trotz allem, was zum Gegentheile geschrieben und gesprochen wurde, niemals bestanden.

Die Revolution kam in Buenos Aires am 25. Mai 1810 zum Ausbruch. Die Emancipation, welche durch sie erreicht wurde, nahm zur Basis die Principe der spanischen Gesetzgebung, denen zufolge das Volk während des spanisch-französischen Krieges und der Gefangenschaft König Ferdinands provinciale gesetzgebende Versammlungen creierte.

Die erste Regierung setzte sich in aller Ruhe ein und amtierte namens König Ferdinands VII. Sie benützte die geliehene Macht, um dem Volke eine Constitution zu verleihen, eine Farce, um den Anschein des Rechtes zu wahren, um derentwillen aber die Créolen die Spanier dennoch bekriegen mussten. Dieser „Unabhängigkeitskrieg“ nahm jedoch keine so blutige Form an, wie in Venezuela und Neu-Granada, und endete 1815. Das folgende Jahr erst brachte die mächtige revolutionäre Bewegung, die eigentlich den „Vereinigten Provinzen“, wie sich Argentina nun nannte, die Unabhängigkeit dauernd sicherte, indem die umliegenden spanischen Colonien ebenfalls das spanische Joch abschüttelten, so dass Spanien auf Südamerika kein Besitz mehr als Operationsbasis für neue Unterwerfungsversuche blieb. Der Plan zu dieser Bewegung, ungeheuerlich wie er auf den ersten Blick scheint, entsprang dem genialen Kopfe des Generals San Martin, der sich schon im Unabhängigkeitskriege einen Namen gemacht hatte. Überzeugt von der Nothwendigkeit, bis Lima zu kommen, und von der Unmöglichkeit, diesen Zweck auf dem Landwege über Ober-Peru zu erreichen, fasste der

nicht leicht einzuschüchternde General die Idee, eine Armee von drei Waffengattungen in Mendoza, am Fuße der Anden selbst, zu bilden, die Anden zu übersetzen, Chili zurückzuerobern, dessen Revolution 1814 von Rancagna unterdrückt worden war, und, einmal Herr in Chili, wollte er mit den Chilenen ein Schutz- und Trutzbündnis eingehen, eine Flotte creieren, den Pacifischen Ocean beherrschen, die Truppen in Peru ausschiffen, es befreien und die entscheidende Schlacht schlagen, die Süd-Amerika seine Emancipation sichern sollte.

Er brachte seinen Plan zur Ausführung, nachdem er die Hindernisse, welche die Natur ihm entgegenstellte, und den Mangel an Mitteln durch seinen unbeugsamen Willen und seine unermüdliche Ausdauer bewältigt hatte. Sein Erfolg in Chili war ein vollständiger, nachdem er bei Maipu die spanische Armee zum zweitenmale geschlagen und vollständig zersprengt hatte.

Weniger Glück folgte seiner Fahne in Peru, wo er die Royalisten nicht aus ihren Stellungen in den Bergen herausdrängen konnte, in welche sich die fähigsten Generale, die Spanien zur Niederdrückung der Revolution entsandt hatte, zurückgezogen hatten. Die vereinigten chilenischen und argentinischen Truppen zogen bis zum Äquator, wo sie sich mit den Befreiungstruppen Columbias vereinten, und hier war es, wo San Martin eine schöne Seelengröße bewies. Von der Ansicht durchdrungen, dass zwei Köpfe der Sache nur schaden könnten, trat er ab und überließ die Führung dem Columbier Bolivar, welcher das Befreiungswerk 1824 vollendete, während San Martin seiner Bescheidenheit wegen nicht weniger die Ehre verdient, der Nationalheld Argentinas zu sein.

Während dieses Siegeszuges argentinischer Truppen durch den südamerikanischen Continent war es aber zu Hause in Argentina nichts weniger als ruhig. Es kam über die Form der Regierung zum Bürgerkrieg, der erst 1820 in der Herstellung der heutigen Form der Regierung sein Ende fand; nur dass Jujuy zu Salta geschlagen wurde, und Banda Oriental, das heutige Uruguay, die 14. Provinz werden sollte.

Die nächst darauffolgende Zeit brachte dem Lande nur langsame Erholung von den langen Kämpfen; bloß Buenos Aires, welches über die Douane-Einkünfte des ganzen Reiches verfügte, hob sich schnell, erhielt seine Universität, Banken und Wohlthätigkeitsanstalten; der neue Hafen wurde zum erstenmal in den Bereich der Studien gezogen, Schulen wurden gebaut, entstehende Industrien unterstützt, Pressfreiheit wurde gewährleistet und die Administration öffentlich gemacht. Eine Ley de olvido (Gesetz der Vergessenheit) wurde geschaffen, das für alles Vergangene Absolutorium ertheilte.

1825 wurde zum ersten Präsidenten der Republik Rivadavia gewählt, nachdem bisher eine Art militärischer Dictatur geherrscht hatte. In diesem Jahre fiel Banda Oriental, unter dem Titel Provincia cisplatina von Portugal zu Brasilien geschlagen, von diesem ab und erklärte seinen Beitritt zum argentinischen Staatenbund, welcher dasselbe aufnahm.

Brasilien erklärte daher Argentina den Krieg. Die Brasilianer wurden zu Lande und zur See geschlagen — allein der so glorreich begonnene Kampf musste abgebrochen werden, als der Sturz Rivadavias und die Auflösung des Congresses alle Leidenschaften neuerdings entfesselte. Die Provinz Banda Oriental wurde zu einem selbständigen Staat erklärt.

Die Ursache der oberwähnten neuen Störungen lag zumeist in der 1826 vom Congress getroffenen Vereinigung der ganzen Executivgewalt in der Hand

eines Einzigen. Der Fall Rivadavias brachte Oberst Dorrego zur Macht, der seinerseits wieder von General Lavalle in einer Militärrevolution gestürzt und verjagt wurde. Auf der Flucht gefangen, wurde er erschossen. General Lavalle glaubte so das Land retten zu können, aber das vergossene Blut war das Signal zu neuem Blutvergießen, das erst mit der Vernichtung einer Partei und mit dem Ruin der Republik endete.

Über der Leiche Dorregos erhob sich die Gestalt Manuel de Rosas. Ein reicher Viehzüchter aus der Provinz Buenos Aires, that er sich politischer Weise nicht wenig darauf zugute, ein Gauchohäuptling zu sein, denn die brutale Macht dieser seiner Verbündeten gab die höchste Staatsgewalt in seine Hand. Sein Triumph war der Triumph der uncivilisierten, halbbarbarischen Masse. Er führte durch 20 Jahre ein Regiment ohne Verantwortlichkeit. Eine endlose Kette von Grausamkeiten und Ungerechtigkeiten, von Spionage, Verfolgung und Meuchelmord; in Blut erstickte Revolutionen und internationale Conflicte mit England, Frankreich, Bolivia und Brasilien waren mit seiner Regierung verbunden. Keine Stellung, war sie noch so hoch oder niedrig, keine Freundschaft gewährte Schutz vor dem fürchterlichen Rosas, den endlich eine Armee von vereinigten Argentinern, Brasilianern und Uruguayanern 1852 bei Caseros aufs Haupt schlug. Urguiza, der commandierende General, welcher auch die Allianz zuwege gebracht hatte, hatte versprochen, die „Nation“ zu organisieren. Er that es auch. Allein Buenos Aires zeigte dem Sieger gegenüber Trotz und erklärte, keinen Act des zu Santa Fé einberufenen Congresses anerkennen zu wollen. Die anderen dreizehn Provinzen jedoch einigten sich, und somit stand Buenos Aires ganz isoliert da. Fortwährende Reibereien zwischen diesem und der föderierten Regierung führten endlich zum Ausbruche des Krieges zwischen dem Reiche und seiner Hauptstadt. Buenos Aires, geschlagen, erklärte seinen Beitritt, erneuerte jedoch, als seine Abgesandten zum Congress nicht zugelassen wurden, den Krieg mit besserem Erfolg, indem General Mitre bei Pavon seinen Gegner schlug (1861). Im folgenden Jahre wurde Mitre zum Präsidenten der endlich vereinigten vierzehn Provinzen gewählt. Ein kleiner Krieg Argentinas, alliiert mit Brasilien und Uruguay, gegen den Dictator Lopez von Paraguay, der in Corrientes mitten im Frieden sich zweier argentinischer Schiffe bemächtigt hatte, behinderte die Regulierung der Administration und den Beginn nützlicher Arbeiten nicht. Von da an ist Argentina verhältnismäßig ruhig seinen Weg gegangen, bis der bereits berührte finanzielle und gesellschaftliche Krach der jüngsten Zeit natürlicherweise auch ein wenig Revolution im Gefolge hatte, die dem Argentiner zum Leben so nothwendig ist, wie die Luft.

Während der ganzen Zeit von 1810 angefangen hat sich, trotz aller elenden Zustände von Krieg und Revolution, fort ein Strom von Einwanderern nach Argentina ergossen. Insbesondere ist es Italien, dessen Proletariat, durch Elend vom Heimatlande vertrieben, nach Argentina kommt, dessen Städte es, Proletariat bleibend, beglückt. Die wenigen, welche irgendwie genug zusammengescharrt haben, um etwas Grund zu erwerben, wozu die argentinische Regierung möglichst Vorschub leistet, haben Aussicht auf Aufbesserung ihrer Verhältnisse. Die große Mehrzahl aber klebt an den Städten, insbesondere an Buenos Aires, im Glauben, dort ihr Glück doch machen zu können, und sinkt von einer Stufe des Elends zur anderen. Erst in jüngster Zeit beginnen diese armen, irregeführten Creaturen zu Tausenden wieder in die geschmähte

Heimat zurückzukehren, oder aber nach Uruguay und Brasilien auszuwandern; — ob es ihnen dort besser gehen wird?

Die Einwanderung im Jahre 1889 betrug (nach Hübners statistischen Tabellen) 260 909 Seelen, im Jahre 1890 138 407; die Remigration dagegen im Jahre 1889 40 649, im Jahre 1890 82 981, so dass mit Ende 1890 die actuelle Einwohnerzahl etwa 4 070 000 betragen haben mag. In den Ziffern der Ein- und Auswanderung spiegelt sich die Lage des Landes wieder: Die in die Öffentlichkeit gedrungenen Nachrichten über die Unstabilität der Verhältnisse halten Tausende und Zehntausende von der Einwanderung ab; und mit Recht, wie es die verdoppelte Remigration von früher Eingewanderten zeigt, welche heute durchaus nicht, wie zur Zeit, da Fregattencapitän von Müldner seine Berichte verfasste, mit ihren Ersparnissen in die Heimat zurückkehren, sondern mit dem letzten Erlös ihrer Habe das Land fliehen, in dem Elend und Hunger, Arbeitslosigkeit und Verlust des schon Ersparten durch verbrecherischen Betrug ihre Mühe gelohnt hat.

Eine deutliche Illustration zu dem Gesagten liefert der Umstand, dass während der Anwesenheit der Saida zahlreiche österreich-ungarische Unterthanen sich zur Assentierung stellten, welche, wenn die zusammengestellte Assentcommission sie für physisch untauglich erklärte, mit aufgehobenen Händen baten, sie doch einzureihen. Sie wollten lieber vier Jahre Militärdienstzeit auf sich nehmen, als in dem Lande bleiben, das zu verlassen sie nicht mehr die Mittel hatten. Selbst ein Deserteur stellte sich freiwillig dem Schiffsgerichte, um nur Argentina verlassen zu können.

Italien hat sich veranlasst gesehen, Schiffe zu mieten, um den Remigranten die Heimkehr auf Staatskosten zu ermöglichen.

Buenos Aires. — Von den vier Millionen Einwohnern Argentinas verschlingt Buenos Aires, die Capitale, allein mehr als eine halbe Million.[1])

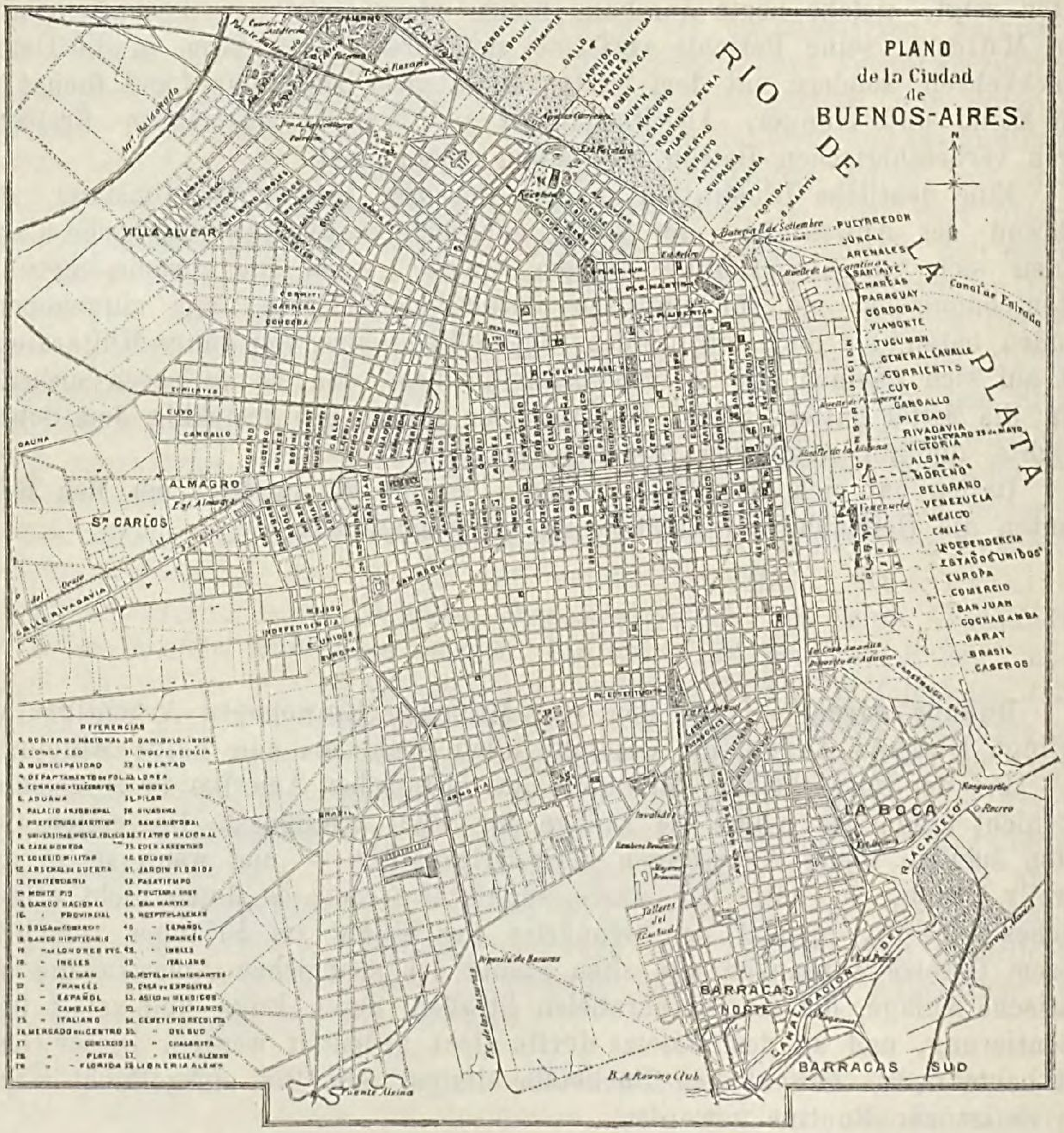
Bei der Entwickelung der Städte des spanischen Amerika im allgemeinen hat nicht allein das Klima die Anlage der Stadt beeinflusst. Die ersten Colonisten suchten weder Neuerungen noch Originalität — und wenn sie es auch gewollt hätten, so hätte das starre spanische Gesetz es ihnen nicht erlaubt, welches ein- für allemal den Grundriss der Städte im Principe vorschrieb. Diesem Gesetze verdanken alle alten Städte des spanischen Amerika die quadratische Anlage, die langen parallelen Straßen, deren Enge und selbst deren Orientierung, und an dem Gesetze durfte nicht gedeutelt werden. Dieses Gesetz gilt heute noch, obwohl sein Buchstabe längst mit Blut ausgelöscht worden ist; es ist zur Routine geworden.

Buenos Aires ist von allen spanisch-amerikanischen Städten diejenige, welche heute ihren spanischen Charakter am meisten verleugnet, aber auch erst, nachdem sie 300 Jahre lang zähe daran festgehalten hat. In den Stadttheilen, die der Plaça 25 de Mayo (kurz Plaça Mayo oder auch mit dem alten Namen Plaça Victoria benannt) am nächsten liegen, in denen, wenn sie auch nicht das geometrische Centrum der Stadt sind, doch das regste Leben pulsiert, ist es schwierig, den Typus des alten spanischen

[1]) 1890: 561 000 nach Hübners statistischen Tabellen.

Hauses — das alte créolische Haus — noch aufzufinden. Das Regierungsgebäude, die Casa rosada, ist ein höchst modernes Gemisch italienischer und französischer Renaissance, und die übrigen Gebäude, welche die Plaça Victoria einfassen, geben ihm nichts nach, im Gegentheil. Dieser Platz ist das wirkliche Centrum der Bewegung. Von hier aus gehen die Tramwaylinien aller fünf Gesellschaften aus, ein Netz, in dem es schwer ist, sich auszukennen, weil die Straßen zu eng sind, um zwei Geleise zu enthalten, daher man in gewissen Straßen nur hin, in anderen nur herfahren kann. In den umgebenden

Karte 11.



Straßen herrscht reges Leben und die Gebäude machen den Eindruck, als hätte man kaum Zeit gehabt, sie zu erbauen, so große Eile hatte man, das altspanische Haus durch die neumodische Zinskaserne zu ersetzen. Dieser Theil der Stadt ist vom Getriebe des Handels occupiert.

Ganz allmählich nimmt das Leben und Treiben ab; man gelangt in die bürgerliche Stadt, wo ebenfalls die modernen Anforderungen den alten Baustil erfolgreich zu bekämpfen begonnen haben. Allein es ließe sich nicht behaupten, dass die Stadt schön sei. Die Straßen sind ihrer Länge und Enge wegen

monoton; die Gehbarkeit bessert sich zwar täglich, ist aber durchaus kein Ideal. Der Gehsteig ist schmal, bei feuchtem Wetter stets schlüpfrig und schmutzig, wenn auch meist gepflastert — zu zweien kann man nirgends gehen, denn auf dem Fahrdamme zu gehen ist bezeichnend für den Cringo, und man setzt sich dadurch muthwilligen Grobheiten seitens des süßen Pöbels aus, der übrigens selten genug ist: die Straßen sind todt. Die Läden sind alle in eine einzige Gegend, in den Umkreis der Calle Florida, verbannt, und das übrige Leben erstreckt sich über das Hausthor nicht hinaus.

Buenos Aires besteht aus der eigentlichen alten Stadt und den beiden neuen Stadttheilen Flores und Belgrano. Das alte Municipalgebiet, das übrigens von den mit Häusern besetzten Theilen der neuen Stadtgebiete noch durch große Strecken Baugrundes getrennt ist, hat eine Fläche von 450 Hektaren, die beiden neuen Stadttheile dagegen bedecken 1800 Hektar Grund. In das Municipalgebiet sind bereits einige Ortschaften einbezogen, die allmählich mit der Capitale zusammenwachsen und dann Bezirke davon bilden werden, wie Villa Alvear, Santa Rita etc.

Die Regelmäßigkeit der Stadt ist nicht überall vollkommen eingehalten. Zumeist jedoch sind die Parallelstraßen in Distanzen von 120 *m* angelegt. Die dadurch herausgeschnittenen Häuservierecke heißen Quadros und für jede Front eines solchen Quadros sind, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Gebäude, 100 fortlaufende Nummern reserviert, ein System, das die Orientierung sehr erleichtert, da man von vornherein aus der bloßen Hausnummer auf 50 *m* genau angeben kann, wo die gesuchte Thüre liegt.

Die Straßen sind mit Gas erleuchtet, nicht besonders glänzend, was wohl davon kommt, dass die Gasflammen es nie auf die contractlich bedungenen 30 Kerzenstärken, sondern höchstens auf 15 bringen. Das Gas wird von vier Fabriken geliefert.

Die von Fregattencapitän von Müldner gerügte Wasserversorgung der Stadt hat sich ebenfalls gebessert, eine gute Frucht der Zeit des Gründerschwindels. Das Wasser wird, des geringen Gefälles wegen, weit oberhalb der Stadt dem La Plata durch einen in die Strommitte gebauten Wasserthurm, gemauerte Canäle und mächtige Pumpwerke entnommen, in Reservoirs absetzen gelassen, wiederholt filtriert und dann erst von mehreren riesigen städtischen Reservoirs aus in die Häuser vertheilt.

Der einzige ständige Wasserlauf im Stadtgebiete ist der Riachuelo, zugleich die Südgrenze der Stadt; der letzte Theil desselben führt den Namen Boca (Mündung) und ist der alte Hafen von Buenos Aires, der indes nur kleinen Schiffen zugänglich war. An demselben liegt der Stadttheil Boca, die Matrosenstadt, wo die Verhältnisse sehr unsicher sind, da sich auch alles Gesindel dort aufhält und Mord und Todtschlag coram publico bei hellem Tage keine Seltenheit ist.

Von demselben nach Norden zu erstrecken sich die neuen Hafenbauten, prächtige Anlagen großartigsten Stiles, welche in ihrer Vollendung, wie schon erwähnt, vier ineinandergehende Riesendocks mit zwei Eingängen und zwei Vorbecken bilden werden. Die Wassertiefe darinnen variiert natürlich mit dem sehr veränderlichen Wasserstande des Stromes, der durch andauernde Pamperos hie und da um 12 bis 15 engl. Fuß fällt und durch Ostwinde um ebensoviel steigt. Doch wird bei erheblichem Fallen des äußeren Wasserniveaus in den Docks eine Wassertiefe von 22 Fuß durch das Schließen der Dockthore erhalten. Diese Dockthore werden auch täglich am Abende geschlossen und

bleiben Nachts über gesperrt. Um die Docks wird eine Druckwasserleitung geleitet, die, von Dampfpumpen über hochgelegenen Reservoirs gespeist, eine große Anzahl hydraulischer Krahne betreiben wird, resp. an den beiden fertiggestellten Docks jetzt schon betreibt. Diese mächtigen und kostspieligen Anlagen können sich erst rentieren, wenn die wirtschaftlichen Zustände Argentinas sich bedeutend gebessert haben werden; einstweilen sind sie eine Quelle bitterer Sorge für die Regierung und für jene, welche die Gelder für sie vorgestreckt haben. In nicht zu ferner Zeit werden wohl die ganzen Anlagen in die Hände irgend eines englischen Consortiums übergehen, welches es aushalten kann, einige Jahrzehnte lang Millionen daraufzuzahlen, bis bessere Zustände es Argentina ermöglichen, mit großem Verlust seinen einzigen Hafen (denn der Hafen von La Plata hat keinen praktischen Wert) auszulösen oder rückzukaufen. Einen guten Theil des Capitals werden die durch die Anschüttung des ausgegrabenen Materials gewonnenen Landstrecken zwischen den Hafenbauten und den alten Ufern hereinbringen, welche mit der Bedeutung des Hafens als Handelsemporium ungeheuer im Werte steigen müssen.

Die von Fregattencapitän Freiherrn von Benko in seiner Schilderung der Stadt genannten drei Landungsmolen existieren infolge der neuen Hafenbauten nicht mehr, da die ganze Küstenlinie, von der sie ausgiengen, durch die Anschüttung, in welcher die neuen Docks sich befinden, im Norden um etwa 600, im Süden um circa 1000 *m* weiter in den Strom hineingerückt ist, und die ganze Ecke zwischen der Mündung des Riachuelo und dem ehemaligen nördlichsten Molo, Muelle de las Catalinas, ausfüllt. Auch von dem halbrunden Zollhause, das auf den älteren Bildern von Buenos Aires eine charakteristische Marke bildet, ist vom Strome aus nur mehr eine Ecke zu sehen, da es bereits durch neuentstandene Gebäude verdeckt wird.

Das Areal der Straßen betrug 1888 2 744 744 m^2, wovon rund 1 Million mit Steinen gepflastert, eine halbe Million geschottert, etwas weniger als eine halbe Million macadamisiert war. Die beiden Hauptstraßen, Calle Rivadavia und Calle Florida, resp. Peru haben Holzstöckelpflaster. (Die Calle Rivadavia läuft von der Plaça Victoria gegen Westen und theilt daher alle Nord-Süd laufenden Straßen in zwei mehr oder weniger gleiche Theile, welche verschiedene Namen führen.)

21 verschiedene größere und kleinere Plätze sind in die Stadt eingestreut. Sie tragen zum Theile Namen abstracter politischer Begriffe, zum Theil solche von Generalen, theilweise auch Monatstage von besonderer Bedeutsamkeit in der Geschichte der Republik als Bezeichnung; letzteres eine Sitte, die dem Fremden viel Confusion verursacht, besonders da die Plätze meist nur mit dem Namen des Monats genannt werden und fast alle Monate des Jahres vorkommen.

In der Ausschmückung seiner Plätze ist übrigens Buenos Aires nicht glücklich gewesen, und überall vermisst man Harmonie und künstlerischen Geschmack. Eine lebensgroße Reiterstatue auf einem Platz von 600 *m* Länge, die als Pendant einen kerzenartigen Obelisk hat, sieht trotz aller künstlerischen Detailvollendung lächerlich aus,[1]) und auf einen Platz inmitten der Stadt eine phantastische kühne Ruine zu bauen, ist ein Muster von Geschmacklosigkeit.

Von der Umgegend von Buenos Aires lässt sich nicht viel mehr sagen, als dass sie geeignet ist, dem Fremden ein Bild von der Pampa zu

[1]) Plaça Mayo.

geben. Lichtpunkte darin sind Palermo, in unmittelbarer Nähe der Stadt, ein ausgedehnter Park, welchen der Tyrann Rosas einst anlegte, und von dem die Sage geht, dass Tausende von Sclaven täglich alle Blätter vom Staube reinigen mussten, und weiter entfernt Tigre, eine Region von schön bewachsenen Inseln, auf denen unzählige Villen stehen, von denen man freilich im Vorüberfahren kaum etwas sieht. Dort befindet sich auch die von Fregattencapitän von Müldner beschriebene Torpedobootsstation sammt kleinem Arsenale.

Die Stadt Buenos Aires ist im allgemeinen dieselbe geblieben, die sie 1885 war. Die Gründungswuth der letzten Jahre hat allerdings eine Unzahl neuer, öffentlicher und privater Gebäude entstehen lassen, von denen einige eine solide, verschwenderische Pracht aufweisen, die oft gar nicht gerechtfertigt erscheint, wie z. B. die Umfassung eines neu entstandenen Gasometers reich ornamentiert und ringsum mit Terracotta-Statuen geziert ist, welche in Mauernischen stehen. Die neueren Bauten dieser Periode, unter Entfaltung eines großen Kostenaufwandes begonnen, wurden in sparsamer Weise, bei Benützung minderwertigen Materiales, schleuderhaft fertiggestellt, so zum Beispiele das neue Theater, welches in der Calle Artes steht. Seine ausgedehnten Räume, Vestibüle, Rauchzimmer etc. sind scheinbar aus den kostbarsten Baumaterialien hergestellt, allein das Alter weniger Jahre hat genügt, um zu offenbaren, dass der Baumeister neben den echten Marmortafeln sehr viele aus Stucco imitierte angebracht hatte, dass die Säulen zum Theile aus minderwertigen Compositionen hergestellt sind etc. Eine Einrichtung, welche alle Theater von Buenos Aires besitzen, wurde auch bei diesem beibehalten und verdiente allerorts Nachahmung: jener Theil des Zuschauerraumes, welcher bei unseren Theatern der ersten Galerie entsprechen würde, ist lediglich dem schönen Geschlechte gewidmet. Für ihn existiert ein eigener Eingang und eine eigene Casse, so dass auch alleinstehende Damen das Theater besuchen können, ohne sich irgend welchen Unannehmlichkeiten auszusetzen. Die Cazuela gewährt auch, stets wohlbesucht, einen bezaubernden Anblick.

Im Theater erscheint alles in Balltoilette, mit welcher der höchste Aufwand getrieben wurde und noch getrieben wird. Böse Zungen flüstern aber, dass die schlechten Zeiten so manchen Brillantschmuck verschlungen haben, an dessen Stelle jetzt falsche Steine glitzern! Denn Diamanten müssen getragen werden. Sie sind sozusagen der Nationalschmuck der argentinischen Damenwelt.

La Plata. — Zum Schlusse muss hier noch ein Wort über die so merkwürdige Stadt La Plata Platz finden. Sie verdankte ihr Entstehen einem in alter Zeit begangenen politischen Missgriffe, der viel Schuld an den Parteiwirren trug, welche Argentina seit seinem Bestande als Republik beunruhigt haben: Die Capitale föderierter Staaten darf nicht selbst Hauptstadt eines solchen Staates sein, da dieser sonst unfehlbar eine politische Präponderanz erhält; die ferner liegenden, oft armen Provinzen werden ihre politischen Vertreter aus den in dieser Stadt residierenden Leuten wählen, und andererseits können die Vertretungskörper nicht unbefangen ihres Amtes walten, wenn sie von einem zahlreichen Pöbel mit Sonderinteressen belagert sind. Die Capitale muss, was die Vereinigten Staaten von Nordamerika längst erkannt haben, reichsunmittelbar sein. Präsident Roca erkannte dies, als er 1880 vor einem Kriege der Hauptstadt, welche seine Wahl nicht anerkennen wollte, gegen das Reich stand; diesen Krieg vermied er durch die Maßregel, dem Staate Buenos

Aires in der Stadt La Plata eine neue Capitale zu schenken, und die Metropole selbst zu „föderalisieren". Der so beigelegte Conflict hätte seiner Ansicht nach mehr gekostet, als die auf seinen Befehl aus der Erde gestampfte Stadt. In Buenos Aires war diese Maßregel natürlich keineswegs populär, was sich vor allem darin zeigte, dass niemand in der neuen Provinzhauptstadt La Plata wohnen wollte. Trotz strenger Befehle und Gesetze zogen es sogar die Municipalbeamten und die Angestellten der Provinz Buenos Aires vor, täglich von Buenos Aires aus per Bahn $1^3/_4$ Stunden in ihre Bureaux zu fahren. Man muss daher den officiellen Angaben über die Einwohnerzahl mit einigem Misstrauen begegnen, da sie gewiss z. B. alle diese Beamten in sich begreift, die eigentlich dort wohnen sollten, es aber nicht thun.

Hübners statistische Tabellen geben für das Jahr 1890 La Plata 66 000 Einwohner. Besucht man aber diese Stadt, so macht sie fast einen Eindruck wie Pompeji. In den Privathäusern sind meist die Fensterläden geschlossen, wo nicht, sind die Scheiben zerschlagen und undurchsichtig von daraufgelagertem Staube; auf den Fahrdämmen, wie auf den Trottoirs sprießt das Gras und die Straßen sind todt und verlassen. Von einer commerziellen Rivalität La Platas mit Buenos Aires kann keine Rede mehr sein, seitdem letzteres seine neuen Hafenanlagen erhalten hat, umsomehr als Buenos Aires durch seine centrale Lage besser zum Knotenpunkt zwischen See- und Landverkehr geeignet ist. Höchstens für den nördlichen Theil des hafenarmen Patagonien kann in Zukunft der Hafen Enseñada eine Bedeutung erlangen, welche er mit dem aufstrebenden Städtchen an der Bahia Blanca (richtiger Blanco) wird theilen müssen. La Plata ist und bleibt das hübsche Kunststück eines politischen Taschenspielers.

Aufenthalt in Buenos Aires. — Durch den Nichtbesuch der in das ursprüngliche Programm aufgenommenen chilenischen Häfen hatte die Saida trotz ihres verlängerten Aufenthaltes in Auckland und trotz des Besuches der Falklands-Inseln gegen die ihr anfänglich vorgeschriebene Zeiteintheilung beim Einlaufen in Buenos Aires noch 42 Tage gut. Da die Marine-Section des k. und k. Reichs-Kriegs-Ministeriums auf telegraphische Anfrage hin dem Schiffscommando die Verwendung der ersparten Zeit freistellte und das Ende des Jahres 1891 als Termin des Eintreffens in Pola aufrecht erhielt, beschloss der Schiffscommandant, einen Theil dieser Zeit für den Aufenthalt im Hafen von Buenos Aires zu verwenden. Dies geschah sowohl um das Schiff nach der monatelangen, stürmischen Fahrt in der „Region der braven Westwinde" wieder in Stand zu setzen, als auch um trotz dieser dringenden Arbeiten die Ausbildung der Bemannung in jenen Disciplinen zu fördern, die in See nicht geübt werden können, endlich aber auch, um die Verhältnisse Argentinas, das im Bereiche der unmittelbaren Interessensphäre der Monarchie liegt, möglichst genau zu studieren. Diesen Zwecken schienen fünf Wochen Zeit zu genügen.

Alsbald nach dem Einlaufen wurde mit der Reparatur der beschädigten Boote, der Segel und des mannigfachen Zugehörs begonnen, welches von den Stürmen des „Stillen Oceans" schlimm mitgenommen worden war. Die Takelage

wurde in Hohl gestrichen, wobei es sich zeigte, dass besonders die Vormarsstenge in der Gegend des Humers durch das unaufhörliche Schamvielen der aufgebrassten Raa schon erheblich geschwächt sei; es wurde daher diese Stenge gegen die mitgenommene Reservestenge ausgewechselt. Auch ein Theil des stehenden Gutes, wie Unterwanten, Püttingswanten und Wasserstage, bedurfte der Wechselung. Endlich mussten fast alle Decke und ausgedehnten Flächen des todten Werkes neu kalfatiert werden, worauf ein Generalanstrich nothwendig wurde.

Im Sinne der diesbezüglich geltenden Vorschriften mussten auch die Kessel auf ihre Blechstärken etc. untersucht werden, wobei sich ein befriedigendes Resultat ergab. Nur einige Verankerungen oberhalb der Feuerbüchsen bedurften der Wechselung.

Während und nach der Durchführung aller dieser Arbeiten wurden die in letzter Zeit durch das mitgemachte schlechte Wetter häufig vereitelten Exercitien und Übungen, sowie jene, die überhaupt nur im Hafen vorgenommen werden können, geübt; unter ersteren hauptsächlich Geschützexercieren und Klarschiffsübungen, sowie Stengen- und Rundholzmanöver, unter letzteren Roj- und Segel-Übungen in Booten. Daneben konnte bei dem längeren Aufenthalte des Schiffes der Mannschaft auch häufiger Landgang gestattet werden, umsomehr als die offen zutage tretende Misère eine Bürgschaft gegen Desertion bot. In der That desertierte auch nur ein einziger Mann, leider ein braver, tüchtiger Matrose, derselbe, der auf der Reise von Diego Garcia nach Mauritius über Bord gefallen war. Er bekleidete noch immer den Vertrauensposten des Giggführers und war zum Marsgast befördert worden — allein er fand Verwandte in Buenos Aires, die in besseren Verhältnissen lebten und den sonst verlässlichen Mann in unwiderstehliche Versuchung führten. Er konnte, wie in solchen Fällen gewöhnlich, durch die eingeleiteten Nachforschungen nicht zustande gebracht werden.

Schiffscommandant und Stab waren anfangs vollauf damit beschäftigt, in der großen Stadt und vielbesuchten Marinestation den Anforderungen des officiellen Ceremoniels nachzukommen, gegen welche der Besuch der Stadt selbst, wenigstens in den ersten Tagen, in den Hintergrund trat, umsomehr als das unfreundliche, nebelige und regnerische Wetter nur dazu beitrug, den im Vergleiche zu den besuchten australischen Städten ohnehin engen, düsteren und schmutzigen Charakter der Stadt in ein übles Licht zu stellen. Dagegen entwickelte sich mit den Stäben der fremden Kriegsschiffe, besonders mit jenen des Essex und der Tallapoosa, sowie mit dem des Veniero bald ein freundschaftlicher und herzlicher Verkehr, welcher den Herren der Saida auch die Thüren der nordamerikanischen und italienischen Gesellschaft von Buenos Aires öffnete. Weniger warm gestalteten sich die Beziehungen zu den Officieren der argentinischen Kriegsmarine, welche sich als echte Criollos (im Gegensatze zu dem Charakter des geborenen Spaniers, der die Gastfreundschaft selbst ist) ziemlich zurückhaltend gegen die Fremdlinge verhielten. Selbst dem Schiffscommandanten gelang es nicht, sich Eingang in eine spanisch-argentinische Familie zu verschaffen, obwohl der Commandant des Maipu, ein argentinischer Seeofficier, der in Fiume die Gastfreundschaft der österreichisch-ungarischen Monarchie genossen hatte, es wiederholt versprach, ihn einzuführen — es blieb eben beim Versprechen.

Der k. u. k. Generalconsul, Emanuel Freiherr v. Salzberg, stellte den Schiffscommandanten und einige Personen des Stabes dem Präsidenten der

Republik, Dr. Pelegrini, sowie auch dem Kriegsminister, dem commandierenden Admiral Daniel de Cordiero und den Spitzen des diplomatischen Corps vor.

Verschiedene Vertreter und Deputationen der österreich-ungarischen Colonie, einfache Leute, meist Dalmatiner, wurden von Fregattencapitän v. Wachtel wiederholt an Bord empfangen. Trotzdem so manche der alten Herren schon Jahrzehnte lang die Heimat nicht mehr gesehen haben mochten, sah man ihnen doch die Rührung an, als sie das Kriegsschiff, einen Theil des vaterländischen Bodens, der zu ihnen geschwommen war, betraten und mit Landsleuten reden konnten, welche erst vor wenigen Monaten die Monarchie verlassen hatten! Mehr als einmal sah der Wachofficier, der sie zum Fallreep geleitete, nachdem der Schiffscommandant sie entlassen hatte, Thränen in ihren Augen stehen!

Das Verdienst der Liebenswürdigkeit Baron Salzbergs war es auch, dass die Herren der Saida in die ersten Familien der deutschen Colonie eingeführt wurden, für deren Damenflor besonders die leicht entzündliche Jugend bald Feuer und Flamme war; aber auch dem gesetzteren Alter musste der Reiz einer Damenwelt zu Herzen gehen, die mit den lieben Zügen deutscher Art alles vereinte, was wir an den Damen des Südens bewunderungswürdig finden.

Ein Nachmittags-Kränzchen an Bord des reich decorierten Essex eröffnete eine Reihe von Festlichkeiten, welcher sich eine Reunion an Bord des Maipu und ein Ball auf der unter ihrer Ausschmückung kaum wieder zu erkennenden Tallapoosa anschloss. Zu all diesen Unterhaltungen wurde auch der Stab der Saida geladen und speciell die Commandanten der Tallapoosa und des Essex, Commander Mc. Queen Forsyth und Commander Snow, legten Wert darauf, dass die Saida möglichst zahlreich vertreten sei.

Diese Aufmerksamkeiten mussten auf der Saida den Gedanken einer Revanche zur Reife bringen, umsomehr, als man auch nach so vielen anderen Seiten hin in gesellschaftlicher Beziehung zu Dank verpflichtet war. Es wurde also beschlossen, einen Ball zu geben. Decoration, Buffet, Ausstattung einer Damengarderobe, alles schien leicht zu bewerkstelligen, nur die Beschaffung eines geeigneten Orchesters schien nicht leicht. Da benützte Fregattencapitän v. Wachtel eine Tanzpause auf der Tallapoosa, um sich dem Kapellmeister der dort engagierten Musik zu nähern. Schlecht und recht wurde auf englisch und spanisch unterhandelt und auch über die Wahl der Tanzstücke gesprochen, bis endlich eine zur Seite gemachte Bemerkung Fregattencapitäns v. Wachtel den edlen Kapellmeister freudig ausrufen ließ: „*Milost pane, to já všechno mám, Wiener Walzer, Donau-Wellen, a Schatz-Walzer —; copak ty Amerikáni, ty nic nerozumějí, ty jen chtějí slyšet takové hloupé polky!*“ So fehlte auch der „Böhm in Amerika“ nicht, und „*Don José Liška, Profesor de musica y Idiomas*“ wurde für die Saida engagiert, wo er denn auch seinem musikfreudigen Vaterlande alle Ehre machte.

So rückte der zweite Juli, der für den Ball bestimmte Tag, heran. Als er regnerisch und trübe anbrach, sanken die gehegten Hoffnungen, hätte doch ein Regen dem Ballsaal, zu dem man natürlich das Oberdeck einrichten musste, übel mitgespielt. Allein im Vertrauen auf die Gunst der Wettergottheiten wurde trotzdem schon am frühen Morgen der Borddienst zum Entsetzen des Gesammt-Detail-Officiers bei Seite gesetzt und der festliche Aufputz begonnen. Die einzelnen Departements waren verschiedenen, besonders Sachverständigen zugewiesen worden. Der eine richtete die „linke Batterie“ zum Buffet her, der

andere schaltete in der Wohnung des Schiffscommandanten, um daraus eine Damengarderobe zu machen, der dritte richtete die Deckhütte zum Rauchsalon ein, ein vierter braute mit kundiger Hand Limonaden und arrangierte Süßigkeiten, ein fünfter machte die „rechte Batterie“ zum „Gemüthlichen“, wo Fassbier aufgelegt wurde, um auch jenen Geschmack zu berücksichtigten, der blondes Bier dem feurigen Ungarwein und perlenden Champagner vorzieht. Die größte Geschäftigkeit aber entwickelte sich auf Deck. Das Sonnenzelt wurde mit einem farbenprächtigen Sterne aus allen vorhandenen Signalwimpeln benäht, dessen Mittelpunkt der kaiserliche Adler einer Standarte bildete — dann das Zelt hoch empor gehisst, so dass ein luftiger Pavillon entstand. Bordwände und Zeltketten wurden mit grünen Guirlanden bekränzt, dazwischen Festons aus Signalflaggen angebracht, der „Ballsall“ gegen vorne am Kaminmantel durch einen Schirm abgeschlossen, vor dem die Zimmerleute eine Bühne für das Orchester improvisierten. Über der Niedergangsluke vor dem Großmast entstand ein Springbrunnen, den die Maschinisten mit großer mechanischer Fertigkeit herstellten, und auf der Maschinenluke bauten backbord die Cadetten geschäftig eine kriegerisch-maritime Trophäe auf, während sie deren Steuerbordseite in ein Veilchenbeet verwandelten, auf das die Falten der Flaggentrophäe herabflossen, welche in der Mitte die Farben der Nationen, denen die Gäste angehörten, vereinte. Der ganze vom Stabe im Rothen Meere angekaufte Vorrath an türkischen Decken und persischen Teppichen erschien auf Deck, um einladende Divans und Ruheplätze zu bilden, denen man es nicht ansah, dass ihre Untergestelle Baljen, Backtische und Matratzen waren!

Als nun auch noch die Sonne hervorbrach, das in sie gesetzte Vertrauen rechtfertigend, da erschienen aus Cabinen und Cadettenkisten farbenprächtige indische Shawls und herrliche japanische Stickereien in Gold und Silber auf leuchtend blauem, rothem, gelbem und schwarzem Grunde, deren Verwertung in der Decoration dem hübschen Ensemble die Krone aufsetzte. Um Mittag konnte der Schiffscommandant die letzte Runde durch die mit Ameisenfleiß getroffenen Vorbereitungen machen — es war nichts mehr auszusetzen.

Um zwei Uhr nachmittags begannen die Gäste zuzuströmen. Alle Boote der Saida vermittelten den Verkehr vom anderen Ufer des Docks herüber, da die Wagen nicht über die aufgewühlte Erde und die Eisenbahnschienen bis zu der Landungsbrücke vorfahren konnten, welche das Backbord-Fallreep der Corvette mit dem Quai verband. Gegen 200 Personen zählte der Bekanntenkreis, den die Saida bei dieser Gelegenheit in ihren Räumen vereinigte, darunter die Spitzen der diplomatischen Corps mit ihren Attachés, hohe Staatswürdenträger, Officiere der argentinischen Republik, die angesehensten Familien der fremden Colonien und die Stäbe der fremden Kriegsschiffe. Ein reicher Flor hübscher und liebenswürdiger Damen gab dem Feste den schönsten Glanz, und die von allen mitgebrachte Tanzlust ließ die Festgeber hoffen, einen gelungenen Nachmittag arrangiert zu haben, wessen sie auch die zahlreichen und schmeichelhaften Lobsprüche und die anerkennenden Artikel der vielsprachigen Localpresse versicherten. Bei Eintritt der Dunkelheit war die reichhaltige Tanzordnung durchgetanzt und die böhmische Kapelle des Señor Liška intonierte mit vieler Verve die Volkshymne, womit das Fest sein Ende fand.

Auch einer argentinischen Nationalfeier wohnte Fregattencapitän von Wachtel mit dem ganzen dienstfreien Stabe über Einladung des Admirals de Cordiero bei.

Von großem Interesse war ein Ausflug nach der Stadt La Plata, zu dem Consul Mihanovich seinen Dampfer KÁLNOKY zur Verfügung stellte. Nächst dem Umstande, dass es eine prächtige, ausgedehnte Stadt geben könne, deren Paläste leer, deren Straßen wie ausgestorben sind, erregte das meiste Interesse das wirklich großartig angelegte Museum, welches von dem Schöpfungsgenie des um seine Gründung hochverdienten Gelehrten Dr. Friedrich P. Moreno Zeugnis ablegt. Dr. Moreno machte mit größter Liebenswürdigkeit in dem von ihm geschaffenen Reiche den Führer, indem er den Besuchern eine in sich vollständige Welt erschloss.

Das in seinem Äußern im edlen griechischen Tempelstil gehaltene Gebäude steht inmitten eines Parks von hoch aufgeschossenen Eukalypten; eine breite Treppenflucht führt zu dem säulengeschmückten Porticus, der die Besucher in eine Rundhalle eintreten lässt, deren Felder mit Fresken bemalt sind, welche die Urbewohner Südamerikas auf ihren verschiedenen Culturstufen vorstellen, inmitten der Landschaft, wie man sie sich zu den betreffenden Epochen denken muss. Dieses Vestibül erhält sein Licht von oben, wo es sich durch das folgende Stockwerk bis zu dem Glasdache fortsetzt. Der Plafond des Erdgeschosses ist daher zu einer Galerie zusammengeschrumpft, die von schlanken Säulen getragen wird, während ihre Unterseite, wie auch die die Fresken trennenden Streifen und die Bordüren der sonst einfärbig bemalten Wände aller Säle in antik-südamerikanischen Mustern gehalten sind. Die letzteren repräsentieren einen sehr bemerkenswerten decorativen Stil, der bei passender Auswahl dem griechischen nicht nachsteht. Er hat in seinen geradlinigen wie auch in den stilisiert fratzenhaften Zeichnungen vor den Mäandern und Palmetten jedenfalls den Reiz der Neuheit voraus und würde wenigstens in Südamerika gewiss mit Enthusiasmus aufgenommen werden, wenn sich die Keramik, die Textilindustrie oder ein sonstiges Kunstgewerbe seiner bemächtigte.

Schon die Anordnung des Museums ist instructiv. In der Art, wie es Gaudry für ein Mustermuseum geträumt hat, liegen die Säle aneinandergereiht. Erst gibt eine mineralogisch-geologische Abtheilung Proben der Gesteine und Erdarten, welche die Geheimnisse der Vorwelt für den Forscher aufbewahrt haben, mit mannigfachen Formen der Versteinerungen, die, seit höher organisiertes Leben auf Erden herrscht, den Kalender der Jahrtausende gebildet haben. Daran schließen sich Säle, welche den Besucher durch die Reihe der ausgestorbenen Thierformen der tertiären und quaterniären Periode bis auf die heute existierenden Formen animalischen Lebens führen; eine reiche Sammlung, die noch des Studiums harrt, das, wie Dr. Moreno versicherte, bahnbrechende Lichter in dunkle Gebiete der Paläontologie Südamerikas werfen wird. Besonders merkwürdig unter den Fossilien sind zwei vollständig restaurierte Skelette des *Megatherium americanum*, eines in der Massivheit seines Knochenbaues unheimlichen Gesellen, der aber im Leben ziemlich harmlos gewesen sein muss, denn er gehört zu den „Zahnlosen“. Nicht minderes Interesse erregen die oft mannshohen, fast kugelförmigen Panzer des *Glyptodon* (Riesen-Gürtelthier), welche mit unsäglicher Mühe und Geduld aus den aufgefundenen, etwa kreuzer- und silberguldengroßen Knochenschilden zusammengesetzt werden mussten. In den Reihen der ausgestopften Thiere der Jetztzeit fällt vor allem eine Gruppe von fünf prächtigen Seeottern aus der Magellanstraße auf.

Aus dem Reiche der Thierwelt führt der Weg durch zwei Säle, die der vergleichenden Anatomie und Osteologie gewidmet sind, zu den ausnehmend reichen Sammlungen anthropologischen Materials, das im Erdgeschoss durch

etwa 1000 Schädel und über 90 vollständige Skelette aus prähistorischer und historischer Zeit repräsentiert wird, welche es als gewiss erscheinen lassen, dass Argentina, ja ganz Südamerika, ein ungeheures Massengrab von ungezählten Racen ist.

Der erste Stock enthält das gesammelte Material der menschlichen Culturgeschichte, beginnend mit den Funden aus der südamerikanischen Steinzeit, endend mit einer Galerie der freien Künste des Alterthums und der Neuzeit. In dem anthropologischen Theile des Museums gipfelt das Interesse des Laien wie des Gelehrten, und von den Arbeiten des vielgereisten Dr. Moreno, der ein Schüler des von ihm hochverehrten Burmeister ist, und der Schüler, welche er seinerseits wieder heranbildet, ist manches ungeahnte Resultat zu erwarten. So zum Beispiele lässt es sich aus gemachten Funden fast schon jetzt mit Sicherheit schließen, dass die alten Ägypter zur Zeit der XVIII. Dynastie und vielleicht die Einwohner der Canarischen Inseln vor vielen Hunderten von Jahren Berührung mit Südamerika gehabt haben, so dass möglicherweise doch die bisher für apokryph gehaltene Atlantis Platons thatsächlich den südamerikanischen Continent bedeutet haben mag.

Außer diesem hochinteressanten Material an Funden enthält der erste Stock noch eine wertvolle wissenschaftliche Bibliothek. Für Studierzimmer ist bei dem Umfange der Sammlungen einstweilen kein Platz übrig geblieben, doch steht zu erwarten, dass diesem Bedürfnisse bei der jetzt schon nothwendig gewordenen Vergrößerung des Museums Rechnung getragen wird.

Die Souterrains enthalten die Werkstätten und Arbeitsräume des Museums. In einem mächtigen Saale sind an langen Reihen von Tischen 15 bis 20 Personen beschäftigt, aus ganzen Haufen von Knöchelchen und Knochen die hochinteressanten Skelette vorweltlicher Thiere aufzubauen. Eine eigene Tischlerwerkstätte besorgt die nöthigen Arbeiten in Holz, ein gedeckter Hof dient den Zwecken der in einem Nebengebäude untergebrachten Schmiede, welche die starken Eisengestelle verfertigt, auf denen die nach Centnern wiegenden Knochenmassen der Cetaceen, des *Mylodon* und *Glyptodon* montiert werden. Mehrere Räume dienen speciell zur Anfertigung von Gipsabgüssen. Ein Complex von Räumen ist der Photographie und Reproductionstechnik gewidmet, ein anderer enthält eine vollständige, mit Dampf betriebene Buchdruckerei, ein dritter die Buchbinderei, so dass die Publicationen des Museums fix und fertig das Gebäude verlassen.

So ist dieses Heim der Wissenschaft, hauptsächlich durch die uneigennützigen Bestrebungen seines Gründers und Directors, des mehrgenannten Dr. Moreno, der einer reichen Familie von Buenos Aires entstammt und mit seinen Privatmitteln nicht geizt, ein Musterinstitut seiner Art zu nennen, dem Erfolge gewiss nicht fehlen werden. Weit entfernt von der kleinlichen Sucht nach dem alleinigen Besitze von Curiositäten, wie Fregattencapitän von Müldner sie leider dem Museum von Buenos Aires nachzusagen in der Lage ist, gieng Dr. Moreno sogleich auf die Vorschläge ein, welche der Schiffscommandant und Linienschiffsarzt Dr. Brillant ihm zur Anbahnung eines Tauschverkehres mit den k. k. Hofmuseen machten. Er übergab auch S. M. Schiff Saida einige Kisten mit eben gefertigten Gipsabgüssen und Duplicaten in der Voraussicht, dass die berühmte k. k. Anstalt sich revanchieren werde, wozu Fregattencapitän von Wachtel und der Schiffs-Chefarzt sich in deren Namen verpflichteten.

Der Besuch dieses mustergiltigen Museums macht bei der Zuvorkommenheit seines Directors an und für sich schon den Ausflug nach La Plata zu einem lohnenden, von dem gewiss jedermann ebenso wohlbefriedigt zurückkehren wird, als am 3. Juli der Stab der SAIDA.

Abgesehen von diesem einen bietet die Umgebung von Buenos Aires kaum lohnende Ziele für Ausflüge, außer etwa die Saladeros von Quilmes oder, falls es gelingt, mit einem Gutsbesitzer Bekanntschaft anzuknüpfen, eine der Estancias, die in der Buenos Aires umgebenden Pampa liegen. Auch die Fahrt auf dem träge durch die Ebene fließenden Rio Paranà ist weder anziehend noch interessant. Desgleichen hat die Stadt selbst im Einzelnen wenige Anziehungspunkte, wenn auch im allgemeinen das Leben und Treiben zu den verschiedenen Stunden der Wochen- und Sonntage in den Straßen, auf den Märkten, in den Kirchen dem Fremden interessant zu beobachten ist. Sonntag Nachmittag fährt oder reitet die ganze Welt (der Rest der Leute geht zu Fuß) nach Palermo, dem ehemaligen Schlosse des Dictators Rosas. Die Straße dahin ist langweilig, größtentheils zwischen den Quadros der Stadt gelegen; im Parke von Palermo selbst aber spielt eine Militärmusik, und ein Strom von Equipagen, Broughams, Victorias und gewöhnlichen Fiacres bewegt sich dazu einförmig auf einer ungemein breiten kreisförmigen Straße um einen baumbepflanzten Wiesenplatz. Die Damen sollen dabei in den reichsten Toiletten erscheinen, mit Diamanten besäet — sehen kann man aber davon nichts, denn die Familienequipagen sind, so gebietet es der Anstand, auch beim schönsten Wetter geschlossen. Höchstens Fremde wagen es, sich darüber hinauszusetzen. Das nennen die Leute „Bewegung machen!“ Diese zweistündige Ausfahrt inmitten eines wahren Stromes von Wagen, die zu sechsen nebeneinander fahren, dicht an die vorhergehenden geschlossen, knapp gefolgt von den nächsten, ist häufig die einzige Gelegenheit der Woche, bei welcher die spanisch-argentinische Dame von Stand aus ihren halbdunklen Gemächern kommt, in denen sie Mate schlürfend, Bonbons essend und Romane lesend die übrigen $6^{11}/_{12}$ Tage der Woche verträumt, falls sie nicht ein- oder das anderemal das Theater besucht!

Auch der Mann der spanisch-argentinischen Familie lebt zurückgezogen,[1]) daher auch das Vereins- und Clubwesen gar nicht ausgebildet ist. Ein sehr schöner und lebhafter Club ist jener „de Estranheros“, der Club der Fremdencolonien, welcher den Stäben der Kriegsschiffe stets Einladungen zusendet. In seinen zahlreichen, mit allem Comfort ausgestatteten Räumen finden sich alle Nichtspanier: Deutsche, Österreicher, Engländer, Franzosen, Amerikaner, Diplomaten, Kaufleute und Officiere. Das Lesezimmer enthält fast alle illustrierten und sämmtliche großen Zeitungen der Welt. Die Küche der Restauration ist, wie der Keller, vorzüglich, wenn auch etwas theuer. Hier kann man auch das von Darwin als Specialität der Falkland-Inseln so gepriesene Carne con cuero verkosten, das der Stab der Challenger-Expedition später dort als ein verabscheutes Gericht wiederfand. Freilich sieht das gebratene Rindfleisch, von dem Haut und Haar nicht entfernt werden,

[1]) Langjährige Beobachter versicherten zwar, dass bereits ein Fortschritt zu besseren, gesünderen Lebensgewohnheiten bemerkbar gewesen sei. Die Herren der SAIDA konnten dies natürlich nicht beurtheilen, sahen anderseits freilich auch ganz Buenos Aires unter dem Drucke finanzieller Verlegenheiten, welche alle Gesellschaftsclassen das Damoklesschwert des Falliments, des Bankerotts, des Ruins und der Verarmung stets über ihrem Haupte schwebend sehen ließen.

nicht besonders schön aus, doch ist es sehr saftig. Liebhabern italienischer Küche und eines guten Chianti-Weines sei die Restauration Rebecchino in der Calle Maipu, zwischen Calle Corrientes und Calle Lavalle gelegen, anempfohlen, während deutsche Küche und gutes Bier in Aues Keller in der Calle Piedad verabreicht werden.

Unfreiwillige Verzögerung des Auslaufens. — Abreise. — Fahrt nach St. Helena. — Die für den Aufenthalt der SAIDA in Buenos Aires in Aussicht genommenen fünf Wochen giengen mit 16. Juli zu Ende und das Schiff war wieder bereit, seine Reise fortzusetzen, nur die Lebensmittel waren noch nicht an Bord und sollten erst auf der Rhede eingeschifft werden, damit ihr nicht unbedeutendes Gewicht den Tiefgang des Schiffes für das Manöver des Auslaufens nicht zu sehr vermehre, eine Maßregel, die geboten schien, da es sich beim Passieren der dem Riachuelo vorgelagerten Barre um Zolle handeln konnte, und das Schiff mit vollen Kohlendepots ohnehin achter 7 *m* = 21,3′ (engl.) tauchte.

Am Morgen des 18. wurden die Kessel geheizt. An den vorhergehenden Tagen hatte aber über dem Strome frischer Pampero (alle Landwinde führen in Buenos Aires diesen Namen) geweht, von dem allerdings im Dock, wo leichte Nordbrisen beobachtet worden waren, nichts zu bemerken war; doch zeugte von seiner Stärke das englische Kanonenboot BASILISK, das am 18. in das Dock einlief, nachdem es auf der Rhede von Montevideo einen Anker verloren hatte.

Dieser Pamperosturm hatte aber den Effect, den Wasserstand soweit herabzudrücken, dass über der Barre nur mehr 19 und zeitweise selbst nur 18 Fuß Wasser waren. Die SAIDA war somit vorderhand, wollte man nicht Kohlen ausschiffen und schwere Gewichte von achter nach vorne umstauen, gefangen. Tagsüber war das Schiff seeklar, die Kesselfeuer wurden derart gehalten, um in 15 Minuten dampfklar sein zu können, der Lootse war an Bord, der aus Absteckstäben schnell hergestellte provisorische Pegel wurde sorgfältig beobachtet — keine Besserung, eher das Gegentheil! Am Abende, als die Dockthore geschlossen waren, wurden die Feuer kleiner gehalten, und manches junge Herz freute sich der Gelegenheit, noch einmal Abschied nehmen zu können. Doch wurde man endlich auch des Abschiednehmens müde, als dasselbe Spiel sich noch durch fünf Tage wiederholte! Am 20. hatte der Schiffscommandant die SAIDA in die der Ausfahrt näher gelegene Dique Nr. I verholen lassen, und am Abende des 22. endlich zeigte sich ein Steigen des Wassers. Am Morgen des 23. war die nun schon ersehnte Möglichkeit der Abreise eingetroffen, welche trotz des sehr frischen Südsüdostwindes, der gerade während des Passierens des Dockthores dwars auf das Schiff einstürmte, sofort in Scene gesetzt wurde; wie gut dieses sofortige Erfassen der Gelegenheit war, zeigte sich, als noch am selben Vormittage der Wind wieder mit noch vermehrter Heftigkeit auf *SW* umsprang, wodurch der Wasserspiegel wieder fallen musste.

So lief das Schiff, unterstützt durch starke Wassertaue, die nach Luv ausgebracht wurden, unter Anwendung der ganzen Maschinenkraft aus dem Dock Nr. I in die Darsena del Sur und von da in den La Plata, ohne dass der frische Wind durch Antreiben des Körpers an die Dockthore und Quaiwände eine Havarie hätte verursachen können — ein brillantes Manöver, das die Bewunderung aller Zuschauer erregte und ebenso sehr zum

Lobe des Schiffscommandanten, der es leitete, gereichen musste, als zu dem des Gesammtdetailofficiers, welcher alles vorausgesehen und vorbereitet hatte, wie auch endlich zu dem der Mannschaft, die bei der großen Fahrt des Schiffes in manchen Momenten sechs bis sieben Wassertaue zugleich einzuholen, auszubringen, loszuwerfen oder anzuhalten hatte. Die Seitenboote, welche wie beim Einlaufen von den Krahnen ins Wasser gestrichen worden waren, wurden von einem der von der Firma Mihanovich in freundlicher Weise zur Verfügung gestellten Dampfer zu dem Schiffe hinausgeschleppt, da bei dem herrschenden frischen Winde und bewegten Seegang in dem engen Canale der Maschinengang nicht verlangsamt werden durfte, um die Boote an Bord zu nehmen. Noch am selben Tage wurde der Lebensmittelvorrath ergänzt, Consul Mihanovich kam sich zum letztenmale verabschieden, und am folgenden Morgen verließ die Corvette bei Tagesgrauen die Rhede von Buenos Aires, diesmal bei westlicher Brise und klarem Wetter. Die Köpfe der weit in den La Plata hinausreichenden Molen des Hafens Enseñada wurden auf große Distanz gesichtet und die Leuchtfeuer der Chico- und Cuirassier-Bank passiert, worauf Cours gegen die Rhede von Montevideo genommen wurde. Um $6^1/_2$ Uhr abends wurde für die Nacht auf der Höhe des Pamela Rock, etwa 10 Meilen von den Hügeln geankert, von denen die Lichter Montevideos herüberblinkten. Von einem Besuche der Stadt und längerem Aufenthalte auf ihrem Ankerplatze ließen die schlechten Verhältnisse der Rhede, wie auch die Verzögerung, welche der Wasserstand im Auslaufen von Buenos Aires verursacht hatte, den Schiffscommandanten absehen. Bei Anbruch des folgenden Tages wurde die Fahrt mit verminderter Maschinenkraft wieder aufgenommen. Bei Maldonado, der Lootsenstation, welche um $3^1/_2$ Uhr p. m. erreicht wurde, schiffte sich der Flusslootse aus, und die Corvette steuerte wieder in den offenen Ocean hinaus. Für die Nacht vom 25. auf den 26. Juli, während welcher fast Windstille herrschte, wurde die Maschine im Gebrauche behalten, um in östlichem Course aus dem Bereiche der längs der Ostküste von Südamerika nach Süden setzenden brasilianischen Strömung zu gelangen. Als dieser Zweck am folgenden Morgen erreicht war, wurde die Maschine abgestellt und die Fahrt unter Segel fortgesetzt.

Beabsichtigte Route. — Die Absicht des Schiffscommandos war, zwischen 35 und 30° Südbreite bis zum 20. Grad westlicher Länge zu segeln, und dann erst einen nördlichen Cours zu nehmen, der das Schiff in den Bereich des Südostpassates bringen musste. Auf dem ersten, nach Osten gerichteten Theile der Route waren nach den Wind and Current Charts, wie auch nach den in den englischen Segelhandbüchern geschilderten Wetterverhältnissen nördliche und westliche Brisen zu erwarten, die ein stetes Raumsegeln gestattet hätten.

Angetroffene Wind- und Wetterverhältnisse. — Die Wirklichkeit ergab jedoch von den danach zu erwartenden ganz verschiedene meteorologische Verhältnisse. Zu Beginn der Überfahrt stellten sich südwestliche Brisen ein, die aber beim Überschreiten des 34. Grades südlicher Breite in flaue Nordost- und Ostwinde übergiengen — ganz im Einklange mit dem Wetterbilde, welches das von der k. deutschen Seewarte herausgegebene „Segelhandbuch für den Atlantischen Ocean" auf Seite 41 zeigt. Als die bisher gehaltenen Steuerbordhalsen Verlust an gutgemachter Länge verursacht hätten, ließ Fregattencapitän

von Wachtel umlegen, um in südlicheren Breiten die verlorenen Westbrisen wieder aufzusuchen, was auch auf etwa 35° 30′ gelang. Hier jedoch begann das Barometer rapid bis zu einer Höhe von 10 *mm* über das Normale jener Oceangegenden zu steigen, während gleichzeitig vom 6. August angefangen der Wind stetig von SW über S und SO nach O und ONO drehte. Zu dieser Zeit war das seit 7. August mit angeholten Bulinen segelnde Schiff etwa in den 24. Grad Südbreite gelangt, während es den 20. Längengrad zwei Tage vorher mit nordnordöstlichem Course geschnitten hatte. Nachdem der Wind nunmehr neuerdings kein Fortschreiten nach Osten mehr gestattete, wurden nochmals die seit 6. geführten Steuerbordhalsen gegen die Backbordhalsen gewechselt. Der Wind blieb aus NO und NNO, in einem Gebiete, wo schon der ausgesprochene SO des Passates zu erwarten war, bis das immer abnorm hohe Barometer in der Nacht vom 20. auf den 21. den Vorübergang einer geringen Depression im Süden des Schiffes anzeigte, welche auch einen Wechsel des Windes von NO über N, W und S nach O im Gefolge hatte. Der Ostwind blieb sodann stetig und frisch durch den Rest von drei Tagen, die das Schiff nach St. Helena brachten. Die abnormalen Wind- und Luftdruckverhältnisse der Reise vom 5. August an lassen den Schluss ziehen, dass jener mächtige anticyclonale Wirbel, den die schematische Windkarte des deutschen Segelhandbuches zwischen den Passat und die Region vorherrschender Westwinde verlegt, damals von bedeutend größerer Ausdehnung gewesen sei, und bis weit über den 20. Grad Südbreite hinaufgereicht habe, oder aber, was mehr Wahrscheinlichkeit für sich hat, dass ein ausgedehntes anticyclonales Windsystem etwa vom 30. Längengrad an das Schiff begleitet habe. Der regelmäßige Wechsel des Windes, die in die Augen springende Abhängigkeit der Windstärke vom Steigen oder Fallen des Barometers lässt das letztere fast mit Bestimmtheit annehmen. In der That, versucht man aus den vorhandenen Daten das Wetterbild zu reconstruieren, so erhält man die Elemente eines regelmäßig ausgebildeten, typischen anticyclonalen Windsystemes, das einen Durchmesser von etwa 900 Meilen gehabt haben muss, dessen Centrum auf einer doppelt gekrümmten Bahn von 35° S und 30° W gegen 21° S und 0° W mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 140 Seemeilen täglich fortgeschritten zu sein scheint.

Wenn dieses Wetterbild als für die Wintermonate typisch angesehen werden darf (es entspricht vollkommen den im Segelhandbuche der k. deutschen Seewarte theoretisch entwickelten Verhältnissen), so würde es sich empfehlen, die Reiseroute von der La Plata-Mündung nach St. Helena während der Monate Juli—August—September etwa bis zum 20. Grad Westlänge zwischen 35° und 40° Südbreite anzulegen. Vom Schnittpunkte 20° Westlänge und 35° Südbreite an wären erst nördliche Course zu nehmen, so dass der 30. Grad Südbreite etwa in 10° Westlänge geschnitten würde. Die größere Länge dieser Route ist nur eine scheinbare, da bei Einrechnung der auf der nördlicheren Bahn zu erwartenden nordwärts gerichteten Abwege die Distanz auf beiden Routen so ziemlich die gleiche sein wird, dafür aber verspricht die südlichere stets raume Winde, während auf der nördlichen das Schiff größtentheils mit angeholten Bulinen segeln muss.

Thätigkeit während der Reise. — Die Reise von Buenos Aires nach St. Helena dauerte unter den geschilderten Verhältnissen 33 Tage, während welcher zumeist leichter, selten bewegter Seegang angetroffen wurde.

Ein nie vollkommen wolkenloser Himmel, häufige Regenschauer von kurzer Dauer und große Temperaturschwankungen (Maximum $+26{\cdot}5^0$ C., Minimum $+10{\cdot}5^0$ C.) charakterisierten das Wetter, dem Fregattencapitän von Wachtel auch, wohl mit Recht, die mehrfach unter Stab und Mannschaft vorgekommenen Erkrankungen durch Verkühlung, besonders Angina, zuschreibt. Doch konnte die militärische Ausbildung der Mannschaft bestens gefördert werden. Unter anderem wurden die scharfen Schießübungen mit Gewehren vorgenommen, da sich bei flauen Brisen Gelegenheit bot, die Scheiben auf die von der Schießinstruction verlangten Distanzen zu schleppen.

Die Scheibenschießübungen mit den Geschützen, für welche schon seit Monaten Gelegenheit gesucht wurde, konnten jedoch noch immer nicht ausgeführt werden, da die Vorschrift für die erste Semestralübung möglichst ruhige See verlangt, ein Zustand des Oceans, den seit langer Zeit die Saida nur auf den Ankerplätzen vorgefunden hatte.

Die seemännische Ausbildung der Seecadetten bildete während dieses Theiles der Reise besonderen Gegenstand der Aufmerksamkeit des Schiffscommandanten, welcher anordnete, dass sie unter Anleitung der jeweiligen Wachofficiere alle vorkommenden Manöver zu leiten und zu commandieren hätten.

Der in Rede stehende Theil der Reise war arm an Ereignissen. Der 18. August wurde in altgewohnter Weise als das Geburtsfest S. M. des Kaisers und Königs festlich begangen; sonst aber verzeichnen die Schiffstagebücher nur die tägliche Routine des Borddienstes, bloß unterbrochen durch häufige kleinere Havarien an den fadenscheinig gewordenen Segeln, welche nicht die Hälfte des Winddruckes mehr aushalten wollten, dem sie zu Anfang der Reise ihre schwellenden Flächen ungestraft geboten hatten — ein Umstand, der nicht geeignet war, die Navigation günstig zu beeinflussen.

Thierleben des südatlantischen Oceans. — Selbst das Thierleben des Oceans, das sonst auf einförmigen Fahrten das Interesse des Seemannes erregt, bietet in diesen Meeresregionen keinerlei Abwechslung. Die niedlichen, flinken Captauben mit ihren schneeweißen, breit schwarz eingefassten Flügeln hatten sich seit der Annäherung an die La Plata-Mündung nicht mehr sehen lassen, und auch die mächtigen Flieger der Hochsee, die Albatrosse, deren manche bis zu 3·20 *m* und 3·60 *m* klafterten, hatten ihren Abschied genommen. Auch das Schleppnetz, welches gelegentlich bei geringer Fahrt (1 bis $1^1/_2$ Knoten) in Thätigkeit gesetzt wurde, ergab keinen Fang, sondern gieng bei einer dieser Gelegenheiten, nachdem es wiederholter Reparaturen bedurft hatte, ganz verloren, indem es sich von dem Reifen abtrennte, der seine Mündung bildete. Ein einzigesmal wurden zwei Wale gesichtet, obwohl sich das Schiff fast stets auf Walgründen bewegte. Am 3. August etwa wurde die Straße der vom Cap Horn aus heimwärts segelnden Schiffe geschnitten; allein selbst auf dieser Heeresstraße des Oceans kam nur ein einziges Segel in Sicht.

Ansegeln von St. Helena. — Am frühen Morgen des 25. August meldete der Ausluger aus der Vorsahling die Berge der Insel St. Helena, deren wilde, zerrissene Formen bald darauf auch von Deck gesehen werden konnten. Mit frischem Winde, der nun nach Südost raumte, näherte die Corvette sich unter dem Drucke aller Segel und Leesegel rasch der Nordostspitze der Insel, welche um 2 Uhr 20 Minuten passiert wurde. Die zahlreichen alt-

modischen Batterien und Befestigungen konnten ausgenommen werden, die theils am Meeresniveau, theils auf den Hängen der Berge liegen, theils aber die höchsten Spitzen der zerklüfteten Höhen krönen, denen sie eine passende Decoration gewähren. Einst hatten sie die Aufgabe, darüber zu wachen, dass kein Schiff sich der Küste nähere, um den großen Corsen etwa noch einmal auf den Schauplatz seiner Triumphe und Niederlagen zu entführen; heute sind sie zwecklos und ihre alten Kanonen rosten friedlich in der immer feuchten Passatluft.

Nachdem auch Sugar Loaf Point passiert war und das Schiff gegen den Ankerplatz angeluvt hatte, kam der steile Ladder Hill in Sicht, auf dessen Gipfel die Truppenbaraken stehen; dann öffnete sich die James Bay mit der alten crenelierten Mauer längs des Strandes und darüber den netten Häuschen der Stadt Jamestown, die sich in eine tiefe Schlucht hineinzieht. Die Wände der letzteren sind mit frischem Grün verkleidet, denn durch sie steigen die regenschweren Nebel herab, die sich bilden, wenn der Passat im Luv der Insel an den Bergen in die Höhe klettert, und der Überfluss des feuchten Segens plätschert als munterer Bach durch das tief eingeschnittene Thal dem Meere zu.

Bald warfen die starrenden Felswände den Schall der Kanonenschüsse sich zu, mit denen die Saida wieder einmal die Flagge Großbritanniens begrüßte, und noch war das rollende Echo nicht verklungen, als hoch von der Flagstaff Hill Battery der Gegengruß donnerte. Dann sprangen katzengleich die Mars- und Bramgasten in die Takelage; „Geit auf!“ „Klüver ab!“ „Brasst!“ „Anluven!“ „Fallen los!“ „Anker los!“ „Entert auf!“ erklang Commando auf Commando — die Schothörner flogen unter die Raaen, die mit mächtigem Schwunge ins Kreuz gebrasst wurden, die Fallen rasselten um die Wette mit der Ankerkette, die Wanten und Raaen füllten sich mit Mannschaft und im Nu lag das Schiff, schmuck wie immer, friedlich vor Anker auf der Rhede von Jamestown, die außer ihm nur noch einen Walfischfahrer beherbergte, während draußen auf hoher See zwei andere Segel gegen den Ankerplatz lavierten, welche demselben Handwerke angehören mussten.

Capitel XII.

St. Helena. — Aufenthalt der Saida *in der James-Bai. Weiterreise; Ascension; S. Vincent. — Die* Saida *im Porto grande; Reise nach den Azoren. — Ankunft in Punta Delgada.*

Geschichte der Insel. — Die Insel St. Helena ist in 5° 42′ Westlänge und 15° 55′ Südbreite im Südatlantischen Ocean gelegen, inmitten der Region des Südostpassates. Sie wurde 1502 von dem portugiesischen Admiral Dom Joao de Nova mit dem Beinamen Galego (der Galicier) entdeckt, als er von Ostindien heimkehrte, wo er mit besserem Erfolge als Cabral Handelsbeziehungen mit den Rajahs angeknüpft hatte. Das Datum der Entdeckung wird verschieden, als der 21. Mai sowohl, wie als der 18. August gegeben; beide Tage sind Festtage heiliger Helenen. Das erstere Datum scheint das richtigere, da de Nova bereits am 11. September Portugal wieder erreichte. Damals bot St. Helena ein ganz anderes Bild als heute. Die wilden Formen seiner Gebirge waren von üppigem Pflanzenwuchs bedeckt und seine eigenthümliche tropische Vegetation, die jetzt am Aussterben ist, reichte bis an den Rand des Meeres.

1513 siedelte sich Fernandez Lopez, ein anderer portugiesischer Edelmann, darauf an. Lopez hatte sich in Indien irgend etwas zu schulden kommen lassen und die barbarische Justiz jener Zeit hatte ihn durch Verstümmelung gebrandmarkt, so dass er, statt nach Portugal zurückzukehren, lieber als Verbannter abgeschieden von der Welt auf St. Helena leben wollte. Einige Jahre hindurch bestellte er daselbst etwas Boden, bis er in Gnaden nach Portugal zurückberufen wurde, wo er seine Landsleute auf die Wichtigkeit der Insel aufmerksam machte. In der That liegt dieses Eiland mitten auf der vom Cap der guten Hoffnung nach Europa führenden Route und dieser Umstand allein verlieh ihm eine ephemere Bedeutung, die mit der Verdrängung der Segelschiffe durch die Dampfer, besonders seit der Eröffnung des Suezcanales, immer mehr herabgesunken und gegenwärtig fast null geworden ist. Nur den Walfischfahrern, die in den Wintermonaten in den umliegenden Meeresgebieten guten Fang an Pottwalen machen, und den nach Westindien bestimmten Kuli-Schiffen, dient St. Helena noch als Ressourcestation. Ein Segelschooner vermittelt den Import und Export jener tausend Kleinigkeiten, deren Billigkeit die Frachttarife der Mail Steamer nicht verträgt. Letztere besuchen die Insel einmal im Monat auf der Ausreise nach Capstadt und einmal auf der Heimfahrt. Außer diesen verirrt sich höchstens ein Kriegsschiff hie und da in die Jamesbay.

Thomas Cavendish fand 1580, auf seiner berühmten Erdumseglung begriffen, auf dem unbewohnten, verlassenen St. Helena noch mehrere hübsche Häuser, eine Kirche und eine aus Steinen gebaute Straße in das Thal, welches er als den schönsten und größten ebenen Platz auf der Insel beschreibt, erwähnend, dass er ganz mit Obst und Getreide bebaut sei.

Die von Lopez eingeführten Ziegen hatten sich so vermehrt, dass Cavendish von Herden sprechen kann, welche die Länge einer englischen Meile hatten! Bei solcher Vermehrung kann es nicht Wunder nehmen, dass diese Thiere mit der Zeit die Entwaldung der Insel zustande brachten, allerdings unterstützt von dem rücksichtslosen Waldfrevel der Menschen. Im Jahre 1709 bedeckten noch dichte Wälder einen großen Theil der Insel, aber schon 1745 berichtet ein Gouverneur dem Verwaltungsrathe der ostindischen Compagnie über die alarmierende Abnahme des Waldbestandes und die daraus entspringenden Verheerungen durch Wind und Trockenheit. Der Bericht schließt mit der Bitte um die Vollmacht, die Erzübelthäter, die Ziegen, welche alle Schösslinge abfräßen, ausrotten zu dürfen. Die Antwort darauf war: „Man solle die Ziegen nur gewähren lassen; sie seien wichtiger als das Ebenholz“.[1]) Man ließ die Ziegen — und die Menschen auch — gewähren. 1810 berichtet ein anderer Gouverneur die vollständige Vernichtung der Wälder. Nun erst wurde die Nothwendigkeit erkannt, etwas zu thun; die Ziegen wurden vertilgt und mit Mühe und Kosten hatte man langsam, Schritt für Schritt, wieder gut zu machen, was sträflicher Unverstand verbrochen hatte. Zahlreiche neue Pflanzen aus allen Welttheilen wurden eingeführt und gediehen, während die einheimische Flora sich immer mehr verlor. Einzelne Arten sind ganz ausgestorben, der Rest concentriert sich auf das Innere der Insel, wo er ein kümmerliches Dasein fristet. Niemand würde es den wüsten Steinhalden und Felswänden ansehen, dass einst Wälder sie bedeckten. Die Regengüsse haben die Erde bis auf den nackten Stein weggeschwemmt und nur an verhältnismäßig wenigen Orten ist Humus zurückgeblieben.

Im Jahre 1640 versuchten die Holländer auf St. Helena eine ständige Ansiedelung zu gründen, die sie jedoch 1651 der englischen ostindischen Compagnie überließen. Karl II. verlieh dieser mächtigen souveränen Gesellschaft 1665 mit Brief und Siegel die Oberherrlichkeit über die Insel.

Die Holländer, gewahr werdend, welchen Fehler sie begangen hatten als sie sich einen solchen Stützpunkt entgehen ließen, nahmen 1672 denselben durch Verrath wieder ein. Bald darauf wurde ihnen jedoch St. Helena durch drei britische Schiffe wieder entrissen, welches somit in den Besitz der Krone übergieng, und neuerdings der East India Company verliehen wurde.

Die Augen der ganzen Welt richteten sich aber erst auf die wie verloren im weiten Ocean liegende Insel, als sie 1815 zum Gefängnis Napoleons wurde, der, wie bekannt, 1821 darauf starb.

1832 setzte die Regierung Großbritanniens, ähnlich wie drei Jahre später auf Mauritius, die Befreiung der Sclaven durch, für welche die Besitzer eine Entschädigung von 28 062 £ erhielten, rund 46 £ per Kopf der Losgekauften, deren es 614 gab. 1836 kaufte die englische Regierung der ostindischen Gesellschaft St. Helena um den Preis von 100 000 £ ab. Durch ihre Lage gegen das im Londoner Tractat zur Unterdrückung des Sclavenhandels (1841)

[1]) *Melhania melanoxylon*, ein St. Helena eigenthümlicher Baum mit schwarzem Holze, der gegenwärtig fast oder ganz ausgestorben ist.

festgesetzte Kreuzungsgebiet besonders hiezu geeignet, wurde diese Insel der Abladeort für einen Theil der Neger, welche die Kreuzer der Signatarmächte den Sclavenhändlern abjagten. Diese Neger, resp. ihre Nachkommen, bilden gegenwärtig den größten Theil der Bevölkerung.

Geographie der Insel. — St. Helena hat ein Areal von etwa 12 260 *ha*. Es ist eine hohe bergige Insel von offenbar vulcanischem Charakter, obwohl die Spuren der einstigen Krater kaum mehr zu entdecken sind, ein Umstand, der auf ein hohes Alter des Eilandes schließen lässt. Seine Küsten fallen überall steil in die See ab und gestatten das Landen von Booten nur an einem einzigen Punkte, dort, wo die Halde des bereits erwähnten Thales mit dem Meere zusammentrifft, im Lee des Passates, wo auch Jamestown, die einzige nennenswerte Ansiedelung, entstanden ist. Auch hier ist das Anlegen oft gefährlich, häufig unmöglich, wenn die sogenannten Roller einsetzen, eine bisher noch nicht genügend aufgeklärte Erscheinung schweren Seeganges, welcher, von Lee kommend, der durch Jahrtausende hier herrschenden Windrichtung gerade entgegenläuft und sich als furchtbare Brandung an dem Strande bricht.

Die Insel wird durch einen Gebirgsrücken in zwei ungleiche Theile getheilt. Dieser Gebirgsrücken ist nach Darwins Vermuthung die Nordhälfte eines uralten ungeheueren Kraters. Seine halbkreisförmige Gestalt, seine zu spitzen Zähnen zernagte Bildung und die radial von seiner convexen Seite gegen die Peripherie der Insel ausgehenden Hügelketten, die man leicht für alte Lavaflüsse nehmen kann, haben zu dieser Annahme geführt, welche voraussetzt, dass die ganze Südhälfte des Vulcanes von der ewig daran nagenden Brandung abgetragen worden sei, so dass sein Schutt den Sandstrand bildet, der die Sandy Bay, das einstige Centrum des alten Kraters, geformt hat. Ein kleinerer Krater soll sich am Ostrande der Insel befinden. Der vulcanische Boden ist bei dem Reichthum an Wasserdämpfen, den der Südostpassat mit sich bringt und an dem hohen Gebirge aufsteigend condensiert, sehr fruchtbar, allein es geschieht wenig, um diese Fruchtbarkeit auszunützen. Die Bevölkerung der Insel besteht aus circa 4000 Menschen, meist Schwarzen, deren Vorfahren, wie erwähnt, zur Zeit des Sclavenhandels Sclavenschiffen abgejagt und dort ausgesetzt worden waren. Diese Leute, von Natur aus bedürfnislos und träge, haben nun in der schwindenden Bedeutung der Insel die letzte Anspornung zur Arbeit verloren und begnügen sich damit, das Allernothwendigste für die eigenen Bedürfnisse vom Boden hervorbringen zu lassen, wobei sie der guten Mutter Natur so wenig als möglich nachhelfend ins Handwerk pfuschen. Der seinerzeitige Gouverneur Sir James Elliott hat es zwar versucht, der ehemals so erfolgreichen Obstcultur wieder aufzuhelfen und den Kaffee, sowie neuseeländischen Flachs (*Phormium tenax*) zu pflanzen, allein trotz der erwiesenen Möglichkeit glänzenden Gelingens sieht man kaum mehr etwas davon; nur der neuseeländische Flachs wird im Werte von etwa 1000 £ nach England exportiert.

So überzieht eine dichte Decke von fleischigen Schlingpflanzen und merkwürdigen Cacteen alle von dem Ansturm des jahrein, jahraus wehenden Südostpassates geschützten Thalseiten, die die Wasserfluten nicht von Erde entblößt haben; das seinerzeit aus Südafrika importierte Pelargonium mischt seine prächtig feuerrothen Riesendolden hinein, während das eingeborne *Pelargonium*

cotyledonis (mit weißen Blüten) fast ausgestorben ist.[1]) Kleine Gehölze kriechen die Berge hinan, ducken sich aber, wo ihre Häupter den schützenden Grat überblicken, und wenn sie weiter wachsen, so geschieht es nicht mehr vertical, sondern in der Richtung des allmächtigen Windes, was den Bäumen eine eigenthümliche, zerzauste, sturmverblasene Form gibt.

Jamestown. — Jamestown ist ein nettes Städtchen, das sich ganz in das Thal hineinschmiegt und dort, wo dieses enger wird, nur eine einzige Straße besitzt. Die Häuschen sind nicht groß, aber, wie die Straßen, rein und nett, oft von Gärtchen umgeben. Jamestown hat etwa 2200 Einwohner und sogar eine Zeitung, den jeden Donnerstag erscheinenden „*St. Helena Guardian*", dessen Redactionslocale die Apotheke von Jamestown ist — eine in ihrer Art köstliche Zeitung, voll mehr oder weniger witziger Neckereien der Einwohner untereinander, die, wie in einer Familie, mit ihren Taufnamen genugsam bezeichnet zu sein scheinen! Gegen die See zu ist der Ort durch die mittelalterlich aussehenden Befestigungen der East India Company abgeschlossen, welche in Wallgraben und bastionierter crenelierter Mauer mit Thorgang und Zugbrücke bestehen. Von den Höhen rechts und links dräuen Batterien mit uralten Kanonen; auf dem rechts gelegenen Felsen klebt wie ein Adlerhorst das Quartier der Garnison, zu dem eine 1200 Stufen hohe, in den Fels gehauene Stiege hinaufführt, über die gelegentlich einer oder der andere von den englischen Rothröcken Bacchi plenus herabfallen soll, wobei ihm dann freilich auch das in solchen Fällen sprichwörtliche Glück höchstens insoweit helfen kann, dass es ihn gleich auf der ersten Stufe sich zu Tode schlagen lässt. Es führt jedoch auch eine sehr gute, fahrbare Serpentinenstraße auf die Höhe des Ladderhill.

Verfassung. — Garnison. — St. Helena erfreut sich einer ureinfachen Regierungsmaschine. Es ist eine Kroncolonie, deren Gouverneur von einem Executive Council berathen wird, welches aus dem Bischof, dem Commandanten der Garnison (einem Major) und zwei anderen von der Krone ernannten Mitgliedern besteht. Die Garnison bildeten etwa 150 Mann des York and Lancaster-Infanterieregimentes mit 4 Officieren, ferner 20 Artilleristen und einige Geniesoldaten. Der britischen Regierung ist indes St. Helena schon lange die Kosten nicht wert und daher sollen die Ausgaben dafür möglichst restringiert werden. Zu diesem Zwecke soll die Garnison St. Helena eingezogen und durch eine aus den Bewohnern zu bildende Miliz ersetzt werden, an deren Spitze ein ehemaliger Artillerie-Officier als Oberst stehen wird, der sich eben zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Schiffes Saida in England befand, um die bezüglichen Instructionen entgegenzunehmen.

Plätze historischen Interesses. — Die einzigen Örtlichkeiten von Interesse auf St. Helena sind Napoleons Grab, und Longwood House,

[1]) Diese merkwürdige Pflanze kann monatelang ohne Erde, ohne Wasser weiterleben und selbst treiben. Durch nahezu zehn Monate trieb ein Zweiglein davon, das Linienschiffsfähnrich Bachich in Australien zum Geschenk erhalten hatte, immer neue Blätter, obwohl es nur mit einer Stecknadel an die Wand seiner Cabine geheftet war und nie begossen oder gepflegt wurde. Aber auch die schöne Cereus-Art der Insel hat ein ähnlich zähes Leben. Die stacheligen, fleischigen Theile derselben kamen nach fünfmonatlicher Trennung von Erde und Wasser noch lebend in Pola an!

sein Wohnort. Das Grab, aus dem seine Überreste am 5. October 1840 exhumiert wurden, liegt in der Einengung eines schmalen Thales, ganz nahe einer Quelle, die Napoleon selbst entdeckt und zu seinem Lieblingsplätzchen erkoren hatte. Die Steinplatte (oder vielmehr ihr cementierter Ersatz, denn das Original selbst ist nach Frankreich gewandert) ist mit einem schwarzen Eisengitter umgeben. Innerhalb dieses Raumes stehen einige finstere Araucarien, deren düsteres Geäst das ganze Thal der Quere nach ausfüllt. Die Weide, in deren Knorren sentimentale Besucher die Physiognomie des großen Kaisers geschaut haben wollen, wurde von dem Stabe der SAIDA nicht gefunden.

In seiner Stille und Weltabgeschiedenheit ist dieser düstere Ort eine wahre „Predigt der Steine“ über die Eitelkeit alles Irdischen.

Von Longwood House hat man allerdings nie Günstiges gehört, allein wer es sieht, kann nur sagen, dass seine Erwartungen von Unwürdigkeit weit übertroffen wurden. Ein Gefühl des lebhaftesten Mitleids für den todten Kaiser und der Entrüstung über den Mangel an ritterlichem Sinne, der einer gefallenen zwar, aber doch glänzenden Majestät, einem großen Feinde, diese Hütte als Aufenthaltsort zugewiesen hat, muss jeden ergreifen, der Longwood House betritt.

Dieses steht auf dem Rücken eines Hügels, über den der nasskalte Passat ewig hinwegstreicht, ein niedriges, ebenerdiges Holzgebäude, dessen größtes Zimmer etwa 5 *m* breit und 7 *m* lang, Napoleons Empfangszimmer war; darin gab der Imperator auch seinen großen Geist auf, da sein Bett während seines Leidens in diesen, den hellsten und luftigsten Raum getragen wurde. An der Stelle seines Todtenbettes steht auf schwarzem Holzsockel eine von Chaudet nach der Todtenmaske des Kaisers modellierte Marmorbüste, von deren Photographie der nebenstehende Lichtdruck reproduciert wurde. Die übrigen Gemächer sind noch kleiner; die Wände bestehen aus zolldicken Brettern, die Fenster sind niedrig und klein. Das Ameublement ist leider gleich nach Napoleons Tod verschwunden; später hat das Gebäude als Stall gedient, und mit Mühe und Noth nur konnten die Tapeten aus wenigen erhaltenen Fetzen reconstruiert werden, als die französische Regierung das Grab und Longwood House erwarb, um es den Erben des großen Kaisers für ewige Zeiten zu widmen. Ein ehemaliger französischer Unterofficier versieht das Amt des Custos.

Napoleons erster, provisorischer Aufenthalt, die Villa „The Briars“, dient jetzt einigen nach St. Helena verbannten Zulu-Häuptlingen als Unterkunft, die sich jedoch ihre Gefangenschaft lange nicht so zu Herzen nehmen, wie weiland Kaiser Napoleon. Sie sollen einen ganz erstaunlichen Appetit entwickeln und sich in ihrem erzwungenen dolce far niente recht wohl befinden.

Aufenthalt vor Jamestown. — S. M. Schiff SAIDA verweilte auf der Rhede von St. Helena vom 25. bis zum 28. August. Gleich beim Eintreffen des Schiffes kam Mr. Bovell, der Vertreter und Geschäftsfreund des eben in England weilenden k. u. k. Honorarconsuls, an Bord, dem Fregattencapitän v. Wachtel am folgenden Tage den Besuch erwiderte. Am selben Tage erstattete der Schiffscommandant dem Gouverneur der Insel, Mr. Grey Wilson eine officielle Visite, wobei er um die Erlaubnis nachsuchte, die vorgeschriebene nächtliche Klarschiffsübung im Blindfeuer und die Scheibenschießübungen mit



Büste Napoleons, nach der
Todtenmaske modellirt von Prof. Chaudet
(S. Helena).

Geschützen und Gewehren aus den Booten vornehmen zu dürfen. Diese Erlaubnis, wie auch jene zur Vornahme photographischer Aufnahmen, wurde bereitwilligst gewährt. Auch mit dem die Besatzung der Insel commandierenden Major und den Officieren wurden Besuche gewechselt. Letztere gaben ihrer Freude über die Abwechslung, die der Besuch eines Kriegsschiffes in ihre eintönige Lebensweise brachte, lebhaften Ausdruck. In der That muss es keine Kleinigkeit sein, Jahre auf dieser abgeschiedenen Insel zu verbringen, auf der das gesellschaftliche Leben sich dadurch, dass es die „Farbigen" ausschließt, in einen äußerst engen Kreis zwängt, wo das einzige Vergnügen die Jagd auf wilde Ziegen und die überhand nehmenden Kaninchen bildet. Der gemeine Soldat greift nicht selten aus Langweile zum Trunke.

Mr. Bovell war freundlich bemüht, für den Stab Reitthiere und Wagen aufzutreiben, mittels welcher die historisch denkwürdigen Orte der Insel partienweise aufgesucht wurden. Die Straßen sind ausgezeichnet und führen durch die cultiviertesten und grünsten Theile der Insel, die daher nicht so trostlos scheint, als man nach ihrem Aussehen beim Ansegeln vermuthen könnte.

Der Kohlenvorrath S. M. Schiffes SAIDA wurde in Jamestown nicht ergänzt, da einerseits das Einschiffen mit zeitraubenden Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre, andererseits der Preis pro Tonne über 50 *sh* (25 fl. i. G.) betrug, während die Corvette noch über einen Vorrath von mehr als 150 *t* verfügte.

Fahrt nach Ascension. — Am Nachmittage des 28. August gieng die Corvette vom Ankerplatze unter Segel. Das Manöver commandierte Linienschiffslieutenant A. Haus; auch beim Vorankergehen auf der Rhede hatte der Schiffscommandant, welchem die seemännische Ausbildung seines Stabes stets am Herzen lag, das Commando an den Gesammt-Detail-Officier, Linienschiffslieutenant J. Padevit abgetreten, und in der Folge commandierten tourweise die Schiffsofficiere die sich ergebenden Manöver des Aus- und Einlaufens, während die jeweilig im Range zunächstfolgenden die Obliegenheiten des Gesammt-Detail-Officiers versahen. Von diesem Tage an bis zur Annäherung an die vielbefahrene Straße von Gibraltar ließ Fregattencapitän v. Wachtel auch die Seecadetten unter der Aufsicht ihres Instructions-Officiers die Segelwachen bei Tage halten, um sie an Umsicht und Selbständigkeit zu gewöhnen, ein Vorgang, der zweifellos das meiste zu den günstigen Berichten beitrug, welche die späteren Vorgesetzten der Cadetten über deren Seemannschaft erstatten konnten.

Der ziemlich flaue Südostpassat brachte das Schiff ohne Zwischenfall am 1. September in Sicht von Ascension. Da aber bei dem schwachen Winde die Rhede von Georgetown nicht vor Einbruch der Nacht erreicht werden konnte, zog der Schiffscommandant es vor, die Nacht unter kurzen Segeln theils beigedreht, theils auf- und ablavierend in Luv der Insel zu verbringen. Am folgenden Morgen wurde Cours gegen den Ankerplatz genommen. Bei der Annäherung zeigte die Signalstation der Insel Signale, deren Bedeutung erwartungsvoll im internationalen Signal-Codex aufgeschlagen wurde. Die zahlreichen abenteuerlichen Vermuthungen wurden jedoch sämmtlich enttäuscht, denn die Signale enthielten nur die Bitte, den üblichen Salut zu unterlassen; wie später

der behufs Ertheilung der Verkehrserlaubnis an Bord gekommene Arzt mittheilte, geschah dies, damit die Riesenschildkröten nicht verscheucht würden, die das Hauptnahrungsmittel der Insel bilden und gerade in jener Jahreszeit den etwa 2 Seemeilen langen Sandstrand, welchen Ascension auf seiner Nordwestseite besitzt, aufsuchen, um ihre Eier zu legen. Es wurde daher das Schiff ohne Sang und Klang gegen 10 Uhr vormittags in der Clarence Bay vor Anker gelegt, in welche ein langer Seegang aus Nordwesten hereinrollte, der sich als Brandung an den Felsen brach und hoch auf die sandigen Stellen hinauflief, während er das Schiff zu heftigem Stampfen und Rollen brachte. Eine große Anzahl von Seevögeln umschwärmte die Corvette, darunter die *Boatswains Birds* (franz. *Paille-en-Queue*, *Phaeton phoenicurus*) mit zwei langen fahnenlosen Stoßfedern im Schwanze, und die Fregatt-Vögel (*Tachypetes aquila*), äußerst elegante Flieger, die sich wie in übermüthigem Stolz auf ihre Kunst jagen und tummeln, segelnd und kreisend, sich herabstürzend und Purzelbäume schlagend. Auch zahlreiche Seeschwalben waren darunter, die nach ihrem Ruf „Wide awake“ genannt werden und zu Milliarden auf der Insel nisten. Weniger harmlose Gesellen sind die zahlreichen Haie, um deren willen man sich hüten muss, mit einem Boote bei Brandung dem flachen Strande auch nur nahe zu kommen, da ein Kentern mit einem Todesurtheile gleichbedeutend wäre.

Die Insel Ascension. — Die Insel Ascension liegt in 7° 56′ südlicher Breite und 14° 24′ westlicher Länge. Sie ist von elliptischer Form; ihre große Achse, von ost-westlicher Lage, ist fast $7^1/_2$, die kleine 6 Seemeilen lang. Ascension ist eine vulcanische Insel, die von See aus einen trostlosen, dürren Eindruck macht, einem mächtigen Aschenhaufen vergleichbar. Nur manchesmal, wenn die Sonnenstrahlen die um seinen höchsten Punkt fast beständig zusammengezogenen Wolkenmassen durchdringen, kann man gewahren, dass der zugehörige Berg, der Green Mountain, wirklich frisch grün und bebaut ist. Diese Cultur soll auch erst den Wechsel des Klimas herbeigeführt haben, das vor 1834 ein ausnehmend trockenes gewesen sein soll, während jetzt fast kein Tag vergeht, wo nicht in den höheren Regionen erfrischender Regen fällt. Die erstere Behauptung muss jedoch mit Vorsicht aufgenommen werden, da ja der mit Wasserdampf beladene Passat seit Anbeginn über die Insel streicht und an ihren Bergen aufsteigt.

Ascension wurde 1501 auf der Ausreise von derselben Expedition entdeckt, welche bei der Heimfahrt St. Helena auffand. Das Datum der Entdeckung scheint nach dem der Insel damals gegebenen Namen „Concepcion“ der 25. März gewesen zu sein. Im Mai 1503 wurde die Insel von Alfonso de Albuquerque wiedergesichtet und in seinem Tagebuch unter dem Namen Ascension genannt, den es auch heute noch führt.

Es war bis 1815 vollständig unbewohnt; in diesem Jahre sahen die Engländer sich durch die Exilierung Napoleons nach St. Helena veranlasst, einen militärischen Posten dort zu errichten. Sie versuchten auch, Ascension zu einer Ressourcenstation für den ostindischen Handel zu machen, was ihnen jedoch bei dem Mangel an Ressourcen nur zum geringen Theile gelang. Die Insel ist durchaus nicht unfruchtbar — im Gegentheile — der schwere, aus verwitterter Lava bestehende Boden wäre an und für sich für jede Art der Cultivierung geeignet, besonders aber für den Weinbau. Nur ist die unter der Erdschichte liegende Lava und vulcanische Asche so porös, dass sie alles

Regenwasser sogleich aufsaugt, so dass trotz des häufigen Regens alles Angebaute an Dürre zugrunde geht. Die besten Dienste leistete die Insel als Sanatorium für die westafrikanische Station. 1881 jedoch entschlossen sich die Engländer, das Sanatorium aufzulassen und behielten die Insel als kleine Kohlenstation. Inzwischen haben sich die Verhältnisse wieder umgekehrt — heute ist die Kohlenstation aufgelassen, dafür aber vergeht fast kein Monat, in dem nicht ein britisches Kriegsschiff die westafrikanische Station Ascension anliefe, um seine Fieberkranken darauf auszuschiffen.

Auf den Bergen gedeihen Kletterrosen, Farne und Moose, die der Insel eigenthümlich sind. In den Felsspalten wächst reichlich Petersilie, die vom Vieh gerne gefressen wird und genügt, um dasselbe sogar im verwilderten Zustande ohne Stallfütterung zu erhalten.

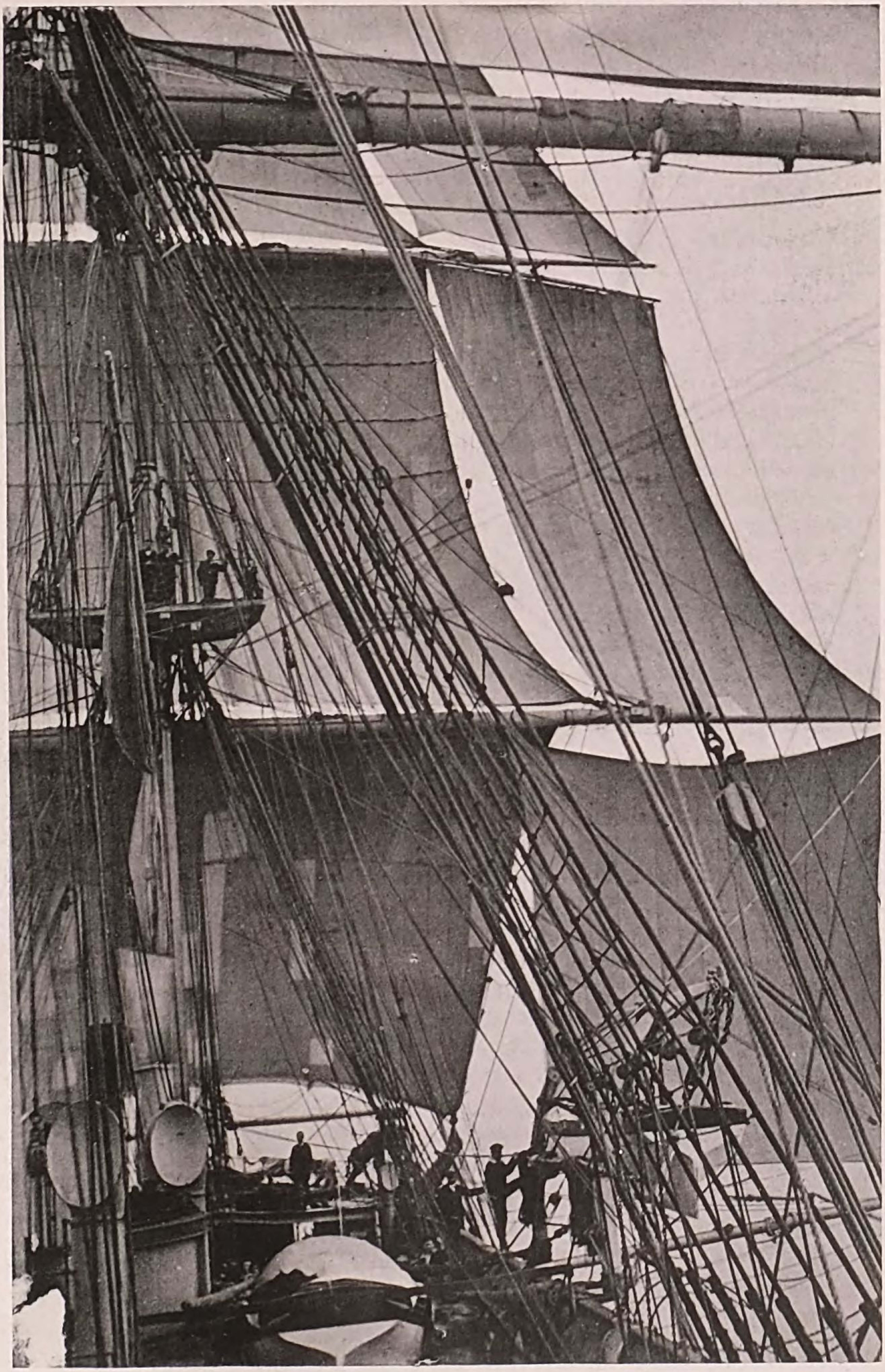
Die Luvseite der Insel ist von der See aus vollkommen unzugänglich. Die Leeseite bietet einen guten Ankerplatz, an dem auch Georgetown, wie die wenigen Häuser genannt werden, liegt. Der Boden dieser Bai ist durch die vulcanischen Aschen aufgeschüttet worden, die von den 44 nachweisbaren Kratern des Inselchens ausgeworfen und vom Winde nach Lee getragen, sich in das Meer niederließen. Das Landen am Molo ist selbst bei geringen Rollern, die hier ebenso vorkommen, wie in St. Helena, eine Unmöglichkeit. Das Ufer der Leeseite besteht theilweise aus vulcanischem Tuff, der durch Kalkniederschläge des Seewassers zusammengekittet wird, so dass eine unter Wasser weiche, an der Luft jedoch bald zu Stein erhärtende Masse gebildet wird. Die einzige Stelle, wo loser Sand den Strand bildet, befindet sich am Grunde der Clarence Bay. Diese ist es, in welche die Riesenschildkröten ihre Eier legen. Diese Thiere sind die Hauptressource der Insel, die nur über wenig Vieh gebietet und in der Saison, in welcher sie kommen, um ihre Eier zu legen, werden ihrer 200—300 gefangen, um in zwei großen, gemauerten Bassins, welche mit der See communicieren, aufbewahrt zu werden, wo sie das ganze Jahr hindurch sich des besten Wohlseins erfreuen, obwohl sie keinerlei Nahrung erhalten. Die Saison der Schildkröten ist zwischen Weihnacht und Juni. Bei sich ergebender Gelegenheit werden schöne Exemplare nach England gesendet, um bei den Diners der Admiralität als Soup und Steak zu figurieren. Ascension untersteht nämlich nicht dem Colonialministerium, sondern, um für eine so unbedeutende Dependenz, an der nicht eine einzige sesshafte Menschenseele zu regieren wäre, den überflüssigen und kostspieligen Regierungsapparat zu ersparen, ist die Insel der Admiralität unterstellt worden, die sie als fictives Schiff unter das Commando eines Captain gestellt hat und administriert. Ein Detachement Marine-Infanteristen und Matrosen (etwa 300) führt darauf ein nach Art des Schiffsdienstes geregeltes Leben. Drei Ärzte sind der Station zugetheilt, wovon einer dem hoch gelegenen Sanatorium vorsteht. Einige Neger stehen als Lastträger in den kleinen Kohlenmagazinen in Verwendung und alles in allem zählt die Insel mit den Familien der Soldaten etwa 500 Bewohner, welche sämmtlich unter militärischem Regime stehen. Das Haus des Captain steht auf einer Anhöhe und von dem Gärtchen dieses Hauses erzählt man sich, dass es den Namen des Quarterdecks führe, und dass sein weißer Sand stets mit dem Rechen so bearbeitet werde, dass sein Dessin dem Laufe von Deckplanken ähnlich sei.

Das Landen mit Booten war bei dem herrschenden Seegang unmöglich. Das Boot musste stets manövrierend in der Nähe des Molos auf den Riemen bleiben, während die Landgänger die von einem weit hinausragenden Krahne

herabbaumelnde Jakobsleiter im Vorüberschwingen erfassen mussten, um auf diesem Umwege den Erdboden zu gewinnen. Die Officiere empfiengen die Landgänger mit herzlicher Gastfreundschaft, machten sie aber mit jener Unumwundenheit, welche die wirkliche Höflichkeit bildet, darauf aufmerksam, dass sie bald an Bord zurückkehren müssten, da der Seegang zunehme. In der That kam diese Warnung nicht zu früh, denn das Einschiffen gieng noch bedeutend schwerer von statten als das Ausschiffen, und gleich darauf wurde am Lande das Signal gezeigt, welches den Schiffen bekannt gibt, dass ein Verkehr mit dem Lande überhaupt unmöglich sei. Vorher aber noch hatte ein Lichter ein Riesenexemplar einer Schildkröte (*Testudo Midas*) an Bord gebracht, ein Geschenk des Captain Evans an Fregattencapitän v. Wachtel. Das Thier wog 600 Pfund (engl.) = 272 *kg* und war nach Angabe der Leute, die es an Bord brachten, gewiss mehr als hundert Jahre alt — natürlich ein Weibchen, denn es ist noch nie gelungen, auf Ascension eines Männchens habhaft zu werden.

Fahrt nach den Capverden. — Bei dem zunehmenden Seegange, der jede Aussicht auf Verkehr mit dem Lande zunichte machte, beschloss Fregattencapitän v. Wachtel, durch weiteren Aufenthalt in der Clarence Bay nicht nutzlos Zeit zu verlieren, und setzte noch am selben Nachmittag wieder unter Segel.

Der Cours wurde vorerst gegen den Schnittpunkt des 20. Längengrades mit dem Äquator genommen. Der Südost-Passat erwies sich als ziemlich flau, von normaler Richtung. Am Abend des 7. September überschritt die Corvette zum zweitenmale den Äquator, und von da an machte sich der Einfluss der gegen den afrikanischen Continent geneigten Gradienten fühlbar, indem der Wind nach Südsüdwest übergieng. Mit Brisen aus dieser Richtung erreichte das Schiff am 12. September den 10. Grad Nordbreite, wo der Wind über West und Nordwest nach Nordost übergieng, indem er zugleich zu einem kaum merkbaren Hauche abflaute. Das hier etwa 9 Breitengrade messende Gebiet der Äquatorialcalmen war mit ziemlich frischem Südwest ohne Aufenthalt durchquert worden, und gerade als die Nordgrenze des Calmengürtels überschritten war, stellten sich Windstillen ein. Nachdem das Schiff vom 13. auf den 14. September 53 Meilen gegen Westen abgetrieben war, beschloss Fregattencapitän v. Wachtel, die Maschine in Thätigkeit setzen zu lassen, mit deren Hilfe das Schiff in der Nacht vom 15. auf den 16. September zwischen Brava und Fogo, den südlichsten der Cap Verde'schen Inseln, passierte. Es war eine warme Tropennacht und dunkle Wolken lagerten überall am Horizont, aus denen der Wetterschein leuchtete. Mit Anstrengung aller Sehkraft lugte der um Mitternacht heraufgekommene Officier nach den beiden Inseln aus, die doch schon in Sicht sein mussten — vergebens. Eine düstere Gewitterwolke lagerte gerade dort, wo das Land liegen musste. Mit einem Schlage aber stand statt der Wolke die 3000 *m* hohe Form des mächtigen Vulcans, der die Insel Fogo bildet, vor dem Schiffe, kaum mehr als 7 Meilen entfernt, und bald vermeinte man das Blinken von Lichtern zu sehen: es musste Nossa Senhora da Luz sein. Erst beim nahen Passieren erkannte man, dass die vermeinten Lichter die Häuser selbst waren, deren helle, weiße Tünche durch die Finsternis leuchtete. Brava blieb aber in die abziehende Wolke gehüllt und wurde gar nicht gesehen.



Im Passat mit Leesegeln.

Die seit 14. September angetroffenen Nordnordost-Brisen herrschten auch im Bereiche des Archipels, den das Schiff im Laufe des 16. September durchfuhr. Die ersten Morgenstunden des 17. verbrachte das Schiff mit herabgeminderter Maschinenkraft in Lee der Insel S. Antonio, da die Gelegenheit einer spiegelglatten See endlich die Vornahme des Geschützscheibenschießens gestattete, welches der Schiffscommandant daher für den folgenden Tag ansetzte. Die Übung, zu der die ganze verfügbare Maschinenkraft benützt wurde, war mit zufriedenstellenden Resultaten um 4 Uhr Nachmittags beendet, worauf begonnen wurde, eine vollständige Deviationsbestimmung auszuführen. Als jedoch mistiges, unsichtiges Wetter eintrat, musste die Deviationsbestimmung aufgegeben werden. Auch das Einlaufen in den Porto Grande wurde auf den folgenden Tag verschoben, weswegen während der Nacht der Maschinengang auf die kleinste erreichbare Rotationszahl gemäßigt wurde.

Am Morgen des 18. September dampfte die Corvette in die Straße zwischen S. Antonio und S. Vincent, dessen sonnverbrannte Felsen gar mannigfache Contouren zeigen, darunter auch ein Profil, das Ähnlichkeit mit dem aller möglichen großen Männer haben soll.

Gegen 10 $^1/_2$ Uhr begann das Panorama des Porto Grande sich zu entrollen; die Stadt erweckte durch ihren Anblick die freudigsten Hoffnungen, da sie ausgedehnt und groß schien — Hoffnungen, die gründlich enttäuscht werden sollten! Unter den zahlreichen Fahrzeugen im Hafen lag ein Schiff, dessen hohe Takelage es als Kriegsschiff kenntlich machte. Beim Näherkommen konnte die Flagge der kais. deutschen Kriegsmarine erkannt werden, und bald wusste man, es sei die Moltke, in deren Nähe sich die Saida um 11 Uhr a. m. vor Anker legte. Ein Territorialsalut wurde der portugiesischen Flagge nicht geleistet, da noch während des Einlaufmanövers ein Boot die schriftliche Mittheilung des Hafencapitäns an Bord brachte, dass die Batterie, welche von einer Anhöhe Stadt und Hafen beherrscht, momentan nicht in der Lage sei, den Salut zu erwidern.

Thierleben des Meeres in den atlantischen Tropen. — Seit dem Verlassen von Ascension hatte sich die Hitze der Tropen fühlbar zu machen begonnen. Das Thermometer zeigte 25—32° C. im Schatten, die weißen Jacken des Stabes und die Leinenkleider tauchten wieder auf; die täglichen Douchebäder erfreuten sich stets wachsenden Zuspruches und die Stundeneintheilung verlegte die anstrengenden Exercitien und Arbeiten in die frühen Morgen- und späten Nachmittagsstunden. Auch im Leben des Meeres war die Nähe des Äquators bemerkbar. Zahlreiche fliegende Fische flogen vor dem Bug der Corvette auf, gejagt von Makrelen und anderen gefräßigen Räubern; öfters erschienen auch Haie, und zur Nachtzeit zeigte die ruhige See ihr prächtigstes Schauspiel: lebhaftes Meeresleuchten. Am 3. und 4. September fuhr die Corvette eine Nacht, einen Tag und wieder eine Nacht (126 Seemeilen) durch eine ungeheure Colonie von Rippenquallen, die zur Nachtzeit ein intensives blassblaues Licht ausstrahlten, dessen Helle genau erkennen ließ, dass die etwa 15 *cm* langen Thiere sich auf 5—10 *m* breite Streifen zusammendrängten, die sich in der Windrichtung erstreckten und etwa 50—100 *m* weit von einander entfernt waren. In den dunklen Zwischenräumen glitten nur vereinzelte Individuen dahin, in den erhellten Streifen jedoch war zwischen zwei benachbarten Thieren gewiss nie mehr als 1 *m* Zwischenraum. Oft bildeten sie Gruppen von fünf und mehr. Bei den nahe der Oberfläche schwimmenden trat

deutlich die leicht gekrümmte Walzenform des Körpers hervor, während die Contouren der tiefer schwimmenden, deren Strahlen 4—5 *m* bewegten Wassers zu durchdringen hatten, sich zu den Umrissen kopfgroßer Feuerkugeln verzerrten; von noch tiefer liegenden sah man hie und da einen phosphorescierenden Schein aufblitzen, wie submarines Wetterleuchten, wenn gerade eine Wellenfläche sich günstig stellte, um ihr unsicheres, zerstreutes Licht in das staunende Auge des Schauenden zu lenken. Manches Exemplar wurde mit geschickt geworfenen Pütsen gefangen, das nachgeschleppte kleinere Schleppnetz wussten sie jedoch stets zu vermeiden, obwohl seine kreisförmige Mündung etwa 75 *cm* im Durchmesser gehalten haben mag. Im ruhigen Wasser der Pütse erlischt das Leuchten bald; berührt man aber das glasartig durchsichtige Thier, so erscheinen erst an der Berührungsstelle einzelne phosphorglühende Punkte; Nachbarpunkte gesellen sich dazu, in regelmäßiger Anordnung schreitet das Erglühen weiter, in Stärke fluctuierend, bis längs des länglich eiförmigen Körpers acht Reihen von Lichtpunkten in so hellem Glanze erstrahlen, dass sie schon auf kurze Distanz dem Auge zu einer leuchtenden Fläche verschwimmen. Die von einem einzigen Thiere verbreitete Helle genügt, um auf 20—30 *cm* Distanz unsere Zeitungen lesen zu können. Nach einiger Zeit beginnt der Glanz zu zucken, in dunkleren Wellen hin und her zu wandern, ganz wie das Leuchten eines mit dem Kopfe eines Phosphorhölzchens gezeichneten Striches — bis ein leuchtender Punkt nach dem andern verglimmt.

Die von diesen Wundern der Tiefe ausgestrahlte Helle beleuchtete die Seiten des Schiffes, warf einen geisterhaften blauen Schimmer auf die Gesichter derer, die sich hinabbeugten, um das herrliche Schauspiel der langseits gleitenden oder aus dem Kielwasser auftauchenden Feuerballen zu bewundern — sie strahlte ihr mattes Licht selbst auf die Segel, so dass auf den Bramsegeln ihr Effect noch erkennbar war. Wie viele mögen dieser Thiere gewesen sein? Warum waren sie gerade in diesem regelmäßigen System von Streifen angeordnet?

Die Insel S. Vincent. — Die Insel S. Vincent ist die wichtigste der Cap Verde'schen Inseln — nicht ihrer Einwohnerzahl und Production nach, sondern weil ihr Hafen Porto Grande der einzige sichere im Bereich des Archipels und eine bequeme Kohlenstation ist, und weil die Stadt Mindello in das von Brasilien nach Europa gelegte Telegraphenkabel eingeschaltet ist. Unter 16° 53′ Nordbreite und 25° Westlänge gelegen, hat sie ihre größte Länge in der Richtung Ost-West mit 20 *km*, und ihre Breite in nordsüdlicher Richtung beträgt etwa $8\,^3/_4$ *km*. Sie ist hügelig, von mäßiger Höhe und deutlich nachweisbarem vulcanischem Ursprunge — so ist der Hafen Porto Grande die südliche Hälfte eines mächtigen Kraters, dessen Nordwand das Meer abgetragen hat. Die Berge der Insel sind nicht sehr hoch, ihr höchster, der Monte Verde, nicht mehr als 707 *m* über dem Seespiegel.

Geschichte der Insel. — Über den Zeitpunkt, zu welchem S. Vincent in Berührung mit Europäern trat, wissen wir nichts Bestimmtes. Manche Gelehrten behaupten, die Capverden seien die Inseln, welche die Alten unter

dem Namen der Gorgaden gekannt hätten.[1]) Wenn dem auch so gewesen wäre, so war doch später jede Kenntnis davon verloren gegangen. Etwa um 1140 scheint der maurische Seefahrer und Geograph Sherif Mohamed el Edrisi die Capverden, wie auch die Canaren und die Azoren entdeckt zu haben — doch ist uns leider der silberne Globus, den der gelehrte Marokkaner für König Roger II. von Sicilien verfertigt hatte, um seine Entdeckungen darauf einzuzeichnen, verloren; nur das beschreibende Manuscript ist erhalten geblieben, das 1691 von Hartmann ins Lateinische übersetzt worden ist. Entweder im Urtexte oder durch die Übersetzung sind jedoch diese drei Inselgruppen so miteinander verwechselt und verquickt worden, dass keine Klarheit daraus gewonnen werden kann. Verschiedene Quellen geben die Entdeckung des Archipels der Capverden durch die Portugiesen zu verschiedenen Zeiten an; die einen um den Beginn der vierziger Jahre des 15. Jahrhunderts, andere um 1456. Die ersteren schreiben die Entdeckung dem Genuesen Antonio Noli zu, die letzteren einem Antonio Uso di mare. Erst seit Humboldt bewiesen hat, dass diese beiden Männer identisch seien, kann man mit Gewissheit annehmen, dass 1456 das Jahr war, in dem dieser Genuese im Vereine mit dem Venetianer Ca' da Mosto, in dessen Gesellschaft er für den Prinzen Heinrich von Portugal auf Entdeckungen ausgefahren war, zufällig auf die innere Gruppe der Capverden stieß, als die Caravellen von einem Sturme seewärts verschlagen wurden. Die Inseln Bo͠a Vista und St. Jago wurden von den Schiffen angelaufen. Eine Urkunde aus dem Jahre 1460 bekundet, dass diese und die umliegenden Inseln von König Alfons V. seinem Onkel Heinrich dem Seefahrer, Herzog von Vizeu, zum Geschenke gemacht worden waren. Die Entdeckung der westlicheren Gruppe, zu der auch St. Vincent gehört, scheint jedoch erst 1461 oder 1462 stattgefunden zu haben, und zwar durch denselben Antonio de Noli, zubenannt Uso di mare, der diesmal im Vereine mit einem portugiesischen Edelmanne, Diego Gomez, von Prinz Dom Fernando, dem Bruder des inzwischen verstorbenen Dom Enrique, dahin ausgesendet worden war.

Die Inseln waren damals ganz unbewohnt und nur einzelne davon wurden colonisiert — S. Vincent war jedoch nicht darunter. Diese Insel blieb bis zum Beginne des 18. Jahrhunderts gänzlich unbewohnt und zählte selbst 1844 nach Lopez de Lima nicht mehr als 400 Einwohner.

Im Jahre 1836 errichtete die englische ostindische Compagnie, als sie eben S. Helena an die englische Regierung verkauft hatte, auf S. Vincent ein Kohlendepot, und ihrem Beispiele sind einige andere Gesellschaften nachgefolgt, von denen *Cory Brothers* die bedeutendste war und noch ist. Die heute noch bestehenden dieser Etablissements befinden sich alle in der Stadt, deren Name „Mindello" selbst den Seefahrern, die S. Vincent besucht haben, nicht geläufig ist, denn man ist zu sehr gewohnt, die Stadt unter dem Namen S. Vincent oder, wenn man sehr genau ist, unter jenem des Porto Grande, ihres Hafens, zu begreifen, da sich thatsächlich die ganze Bevölkerung der Insel, das ganze Leben, die ganze Bedeutung von S. Vincent in derselben concentriert.

[1]) Auf Martin Behaims Globus von 1492 steht bei dem Archipel der Name Insula fortunata — doch hat der gelehrte Nürnberger Ritter hier einen Schnitzer begangen, denn die „glücklichen Inseln" der Alten sind erwiesenermaßen die Canaren. Auch gibt er die Zeit der Entdeckung mit 1472 an, während Documente über die Inseln existieren, die aus 1465 und 1460 datiert sind.

Mindello hat 6561 Einwohner und die ganze Insel nur um wenige Schäfer mehr, die im Innern ihrem Gewerbe nachgehen. Von diesen Einwohnern sind 287 Europäer, darunter 104 Engländer. Der Rest besteht aus Negern von den anliegenden Gebieten Afrikas und aus Mischlingen von solchen mit den Weißen aller Nationen, die als Staats- und Privatbeamte etc. zeitweilig die Insel ihr Heim nennen. Ähnlich wie auf S. Helena wurden auch hier die Ladungen vieler Sclavenhändler von den Kreuzern, die sie aufgebracht hatten, in Freiheit gesetzt. Die Sclaverei wurde auf den Capverden gesetzlich erst 1854 aufgehoben.

Die Stadt Mindello. — Mindello wurde erst 1874 zur Stadt erhoben. Es hat nur wenige, holperig oder gar nicht gepflasterte Straßen, eine Domkirche natürlich, ein „Gouvernementsgebäude“, eine Kaserne, einige Hôtels und einen kleinen Marktplatz. Bis 1889 musste ihr Wasser in Booten von der Insel S. Antonio zugeführt werden. In diesem Jahre erst unternahm es ein reicher Madeirenser, Manuel Gomez Madeira, eine lange Wasserleitung zu bauen (Wasserleitungen sind eine Specialität von Madeira, wenn auch gerade keine rühmliche), die seither dem großen Übel des Wassermangels abhilft. Das Capital lieferte natürlich eine Actienemission, die zum größten Theile in England aufgekauft worden ist. Mitten in der Stadt steht ein gemauertes Reservoir von der Größe eines kleinen einstöckigen Hauses, an das sich ein netter Garten, der einzige sympathische Fleck der ganzen „Stadt“, anschließt. Die Häuser der Neger sind wenig mehr als ganz elende Hütten aus unbehauenen Steinen, mit Lehm statt Mörtel erbaut, in denen Schweine, Kinder, Bettzeug, Hühner und Kochgeschirr in mehr malerischem als reinlichem Durcheinander umherrollen. Dabei sitzt das indolente Volk vor der Thüre und spielt eine Art roher Mandoline. Einer oder der andere der tropischen Regengüsse schwemmt ganze „Stadttheile“ weg, die aber wie Pilze aus der Erde neu erstehen — ebenso vergänglich wie früher. Die Stadt ist von einem Wäldchen kaum mannshoher Thujabäume umgeben, die dem Sande der kleinen Ebene, welche sie bis zum Berghange ausfüllen, ein kümmerliches Dasein abringen, zu dem die von allen Seiten sichtbaren Pfeiler und eingestürzten Fensterwölbungen eines großen Spitals ganz gut harmonieren, das zur Ruine ward, bevor das Erdgeschoss seine Trambäume erhielt, weil der Regierung inzwischen das Kleingeld dafür ausgegangen war. Wenn man durch dieses Thujawäldchen weiterschreitet, so gelangt man in eine Region, die gänzlich von Schweinen bevölkert ist — ob diese von den Einwohnern freiwillig oder über eine obrigkeitliche Verfügung aus der Stadt verbannt und hieher gebracht worden sind, wurde nicht in Erfahrung gebracht. Die Thiere, die einzige Ressource, die S. Vincent außer Kohle Schiffen zu bieten im Stande wäre, sind nicht zu gebrauchen, da sie fast durchwegs finnig sind. Der Schiffsarzt der Moltke warnte diesbezüglich den Stab der Saida, und hiedurch aufmerksam gemacht, constatierte man auch bei den bereits gekauften Thieren das Vorhandensein von Finnen, weswegen sie, als zum Genusse ungeeignet, vorderhand dem Tode entgiengen.

„An dieser von Schweinen bewohnten Gegend vorbei,“ erzählt ein Officier der Saida, „gelangt man zu einem Garten, den uns unser ‚Führer‘, ein Neger, der alle Sprachen der Welt sprach, als eine große Sehenswürdigkeit anpries, denn er enthalte eine ‚Bomba‘. Wenig vertraut mit dem portugiesisch-afrikanischen Kauderwälsch, wallfahrteten wir also durch den Sand dahin, um

dieses scheinbar der heil. Barbara geweihte Wunder zu sehen, und fanden unsere Mühe belohnt durch die Ansicht eines — amerikanischen Windmotors! (Bomba, portugiesisch = Pumpe). Allerdings war es mit Hilfe dieser in den Augen der Neger nicht mit rechten Dingen zugehenden Einrichtung gelungen, inmitten der sandigen Wildnis ein bescheidenes Gärtchen hervorzubringen."

Verfassung und politische Zustände der Capverden. — Die Cap Verde'schen Inseln gehören in politischer Beziehung zur Colonialprovinz des Cap Verde. Diese wird durch einen Gouverneur regiert, der den Rang eines Generals hat und die höchste bürgerliche, militärische und richterliche Würde in seiner Person vereinigt. Ihm an Rang zunächst steht ein Generalsecretär, der die eigentlichen Lasten der Regierung zu tragen hat. Mit diesen Functionären theilen sich in das Geschäft des Regierens einige Körperschaften, theils berathende, theils beschließende, theils richterliche.

Zu jenen der ersten Art gehört eine Rathsversammlung, deren Obliegenheit es ist, dem Gouverneur in der Administration an die Hand zu gehen. Sie besteht aus dem Gouverneur als Präsidenten, dem Generalsecretär, dem Bischof, dem obersten Richter der Insel Sotovento, den zwei höchsten Beamten der Hauptstadt Praya, dem Staatsanwalt, dem Katastral-Inspector, dem Vorstand des Gesundheitsrathes und dem Bürgermeister von Praya.

Diesem Rathe, einer ersten Instanz vergleichbar, folgt im Range ein zweiter im Conselho da provincia, der ebenfalls eine Behörde administrativer Art ist und in Sachen der Abgaben und Steuern, des Fiscus und der Finanz zu entscheiden hat.

Um diese Körperschaften erster Größe gruppieren sich Bezirks- und Gemeinderäthe als executive Behörden.

Die allgemeine Stimmung des Volkes, d. h. der besseren Classen (die unteren Schichten sind von unglaublicher politischer Indolenz und Principienlosigkeit), ist eine gegen die Regierung erbitterte; sie entspringt zum großen Theile (abgesehen von den der Regierung Portugals heute anhaftenden finanziellen Übeln) dem Gefühl der Hilflosigkeit, in welchem sich die Einwohner von St. Vincent der Macht des englischen Capitals preisgegeben sehen; dagegen erwarten sie eine Abhilfe seitens der Regierung, und neidischen Auges sehen sie in Teneriffa, in Ponta Delgada künstliche Häfen entstehen, während St. Vincent selbst an Bedeutung nicht gewinnen will — im Gegentheil, sein Wert als Kohlenstation schwindet in dem Maße, als die Oceandampfer mächtigen Tonnengehaltes stets größere Kohlenvorräthe mitnehmen und eine Unterwegs-Kohlenstation entbehren können. Auch die früher bedeutende Salzproduction, die Haupteinnahmsquelle des Archipels, dessen Inseln einige sehr salzreiche Lagunen und auch Lager reinen Salzes bergen, hörte wie mit einem Schlage auf, als 1887 Brasilien einen monströsen Eingangszoll auf Salz legte.

Der Verkehr im Porto Grande ist noch immer ein ziemlich bedeutender, wenn auch die Concurrenz Teneriffas und Palmas sich sehr fühlbar zu machen beginnt, da in den letztgenannten beiden Häfen bedeutend geringere Hafengebüren eingehoben werden, und auch die Kohlen, dank dem billigeren Transporte, wohlfeiler, und die sanitären Verhältnisse bessere sind.

Dr. Martins, ein geborener Mindellese, lässt sich in seiner Beschreibung des Cap Verde'schen Archipels in echt portugiesischer Schreibweise folgendermaßen über die politischen Zustände dieser Inselgruppe aus:

„Es ist wahrhaft empörend und ganz unglaublich, dass ein Archipel mit 110 000 Einwohnern, mit über 4000 *ha* guten Ackerbodens, welcher im Überfluss Kaffee von der besten Qualität, Cerealien, Zuckerrohr, Mandioca, Tabak, alle möglichen Früchte, medicinische und Färbekräuter hervorbringt, ein Archipel, der über viele andere reiche Ressourcen, wie Fische, Walfische, Korallen, gebietet und zur Belebung seiner Productionskraft über eine so reiche Quelle verfügt, wie es der Handel von St. Vincent ist; dass diese Provinz, die dem Staate jährlich über 200 Contos de reis[1]) (1889: 240) einträgt, ungemein vortheilhaft auf der Handelsstraße zwischen der alten und neuen Welt gelegen, mit einigen ausgezeichneten Häfen und großartigem Verkehr, auf allen Seiten vom Hauche hochentwickelter Cultur belebt, Tag für Tag vom telegraphischen und Schiffahrtsverkehr, vom Unternehmungsgeist berührt: es ist unglaublich, dass eine Provinz von derartiger Bedeutung in der Stagnation der Unwissenheit, des Elends und dem alten Schlendrian lebt und weiter leben soll. Es scheint unglaublich, allein es wird alles dies verständlich, wenn man die Methode und Praxis unserer Colonialverwaltung genau ins Auge fasst. Die Regierung in der Metropole, vollkommen in das politische Parteigetriebe versunken, hat keine größere Sorge, als Abgeordnete zu finden, die sie mit ihrer Majorität darin unterstützen sollen, ihren Anhängern Stellen zu verschaffen und solche Syndicate zu begünstigen, welche dafür der Regierung selbst wieder mit dem aus dem Staatsvermögen herausgepressten Gewinne zu Hilfe kommen sollen. Darüber werden die wichtigsten der die Colonien betreffenden Fragen und Reformen vollkommen vernachlässigt, Fragen, um welche sich selbst das Marineministerium (dem die Colonien unterstehen) wenig kümmert; an die Einführung einer geordneten, auf positiven Daten beruhenden, den wirklichen Verhältnissen angepassten und einer beständigen, gerechten Controle unterworfenen Verwaltung wird nicht gedacht. So oft von diesem Stück Erde, das den größten Theil (?) des portugiesischen Territoriums ausmacht, die Rede ist, begnügt sich die Regierung mit rhetorischen, patriotischen Phrasen, mit leeren Reformversprechungen und der Warnung vor dem Schreckbilde des Terrorismus. Die Verwaltung einer Colonie wird unbedenklich dem nächstbesten Parteianhänger oder dem einfältigsten der Regierungsprotegés anvertraut; von diesen verlangt man nichts, als was man im Königreiche (Mutterland) von jedem Gemeinde- oder Bezirksleiter fordert, nämlich dass sie die Wahlen so leiten, dass die Regierungsautorität triumphiert, was immer die Mittel und dabei begangenen Rechtsverletzungen sein mögen. So kommt es, dass die meisten Gouverneure, welchen das Gesetz und die eigenthümlichen Verhältnisse der Colonien eine fast absolute, discretionäre Gewalt in die Hände legt, welche aber weder das Wissen, noch die moralische Fähigkeit besitzen, diese Gewalt zum Besten der ihnen anvertrauten Provinz zu üben, es als ihre einzige Aufgabe betrachten, sich den einflussreichen Personen in der Colonie und den Ministern daheim, die sie protegieren, angenehm und dienstfertig zu erweisen. Die Abgeordneten, die von den Colonien gewählt werden, sind mit sehr seltenen Ausnahmen einfache Strohmänner, von der Regierung für ihren ausschließlichen Privatgebrauch geschaffen etc. etc. So stellt sich auch die Provinz Cabo Verde, wie alle anderen Colonien, die den kleinlichen Regierungskniffen ihrer Gouverneure und der Gleichgiltigkeit ihrer Vertreter

[1]) 1 Conto de Reis = 1 000 000 Reis = 2221 fl. in Gold.

preisgegeben sind, als ein rhachitisches unwissendes Kind dar, um das sich niemand kümmert und von dem man am liebsten gar nicht spricht."

Die Bevölkerung von St. Vincent. — Wenn man jedoch mit diesen Auslassungen die Schilderungen vergleicht, die Dr. Martins von der Bevölkerung der Cap Verde'schen Inseln entwirft, Schilderungen, welche in der Tendenz des ganzen Buches eher pro als contra gehalten sind, so gelangt man sehr bald zur Ansicht, dass die Schuld an dem Niedergange des Archipels auch der allerschlechtesten Regierung nicht allein in die Schuhe geschoben werden darf.

„Das Volk der Capverden", schreibt Dr. Martin, „ist gelehrig, friedfertig, intelligent, gehorsam den Gesetzen, indolent und von der größten politischen Gleichgiltigkeit und Principienlosigkeit. Es zeigt wenig Neigung für Landwirtschaft, die im allgemeinen die harte Arbeit so schlecht lohnt, sondern widmet sich mit Vorliebe dem Handel (!) und der Schiffahrt. Die Friedfertigkeit und Gutmüthigkeit des Volkes ist allgemein bekannt. Seine Sitten sind verhältnismäßig sehr gut; man kann sagen, es ist ein Volk, frei von Lastern und Verbrechen, sehr unbeständig in der Tugend und äußerst hartnäckig in der Concurrenz um Erwerb . . ."

„Der Glaube an Zauberei, an Geister und Wunder ist allgemein. Die Religion selbst ist in der Ausübung mit einem Wust von Aberglauben und Fanatismus verknüpft. Die ganze Bevölkerung ist dem Namen nach katholisch, eine kleine jüdische Colonie von etwa 200 Seelen ausgenommen. Die Theilnahme an den kirchlichen Feierlichkeiten ist immer ungemein lebhaft; heidnische Gebräuche treten bei diesen Gelegenheiten offen zutage, besonders bei den Beerdigungen und Leichenceremonien. Das Volk im allgemeinen verlangt wenig nach ärztlichem Beistand; man stirbt vielleicht, weil Suppe nicht beschafft wird, wenn nur das Leichenbegängnis mit dem größten Pomp abgehalten wird. Gewöhnlich lässt man in ernsteren Krankheitsfällen den Geistlichen früher holen als den Arzt."

„Auf allen Inseln wird Fischfang betrieben, aber im kleinen und ohne System. Korallenfischerei wird nur von einigen Italienern geübt, welche aber durch die wachsenden Auflagen immer mehr vertrieben werden."

Wenn man sich in dieser Beschreibung die Lichter gebürend gemildert und die Schatten entsprechend vertieft denkt, so muss es in die Augen springen, dass ein solches Volk auch ein reiches Land nicht zur Blüte bringen kann, eine Ansicht, die durch den Zustand aller von freien Negern bevölkerten Theile der Erdoberfläche nur bestärkt wird. „Ackerbau und Viehzucht lohnen dem Neger seine harte Arbeit zu schlecht" (d. h. er hat einen Widerwillen dagegen, vielleicht einen ererbten, der in seinen Vätern gegen die aufgezwungene Sclavenarbeit entstand, aber das „Woher" ist gleichgiltig für das Resultat) und woher soll die Blüte kommen — von den Abgaben der Schiffe etwa, die St. Vincent anlaufen, um dort englische Kohle einzunehmen? Freilich trägt die Regierung auch die schwere Verantwortlichkeit, für die Volkserziehung sorgen zu sollen, aber einmal frägt es sich, ob auch das beste System einer solchen viel Erfolg hätte, und dann wieder ist es die „politische Gleichgiltigkeit und Principienlosigkeit" des Volkes, das sich selbst keine geeignete Regierung einzusetzen weiß — zwei Thatsachen, die bei den politisch für jedes Staatswesen viel zu unreifen Negern noch für lange Jahre einen geschlossenen

Zirkel bilden müssen und werden, an dem es schwer halten wird, Anfang oder Ende zu finden.

Aufenthalt im Porto Grande. — S. M. Schiff Saida verweilte in Porto Grande sechs Tage, ein Zeitraum, welcher gebraucht wurde, um den zur Verproviantierung des Schiffes nöthigen Zwieback zu backen und das Salzfleisch einzupökeln, da diese Artikel nicht vorräthig gehalten werden. Fregattencapitän von Wachtel empfiehlt den Schiffen, die St. Vincent behufs Verproviantierung anzulaufen haben, die Bestellung der Lebensmittel schon von einem vorhergehenden Hafen aus zu machen, und auch eventuell aufzunehmende größere Geldbeträge von dort aus zu avisieren, um unnöthigen Aufenthalt zu vermeiden. S. M. Schiff Saida konnte nur mit Mühe 1000 £ zur Deckung der laufenden Auslagen und zur Auszahlung der fälligen Gebüren auftreiben.

Während dieses Aufenthaltes wurden besonders Exercitien in den Booten und das Schätzen von Distanzen geübt. Der Schiffscommandant wechselte mit dem Hafencommandanten, einem Stabsofficier der k. portugiesischen Kriegsmarine, und dem k. u. k. Consul José Roberto da Silva officielle Visiten, und mit dem Stabe der Moltke bahnte sich ein kameradschaftlicher Verkehr an, der seinen Ausdruck in häufigen gegenseitigen Besuchen der Commandanten und Stäbe fand. Für den 19. September war der Stab der Saida an Bord der Moltke zu einem gemüthlichen Abend geladen, an welchem der gesammte dienstfreie Stab theilnahm. Da die Corvette Moltke, die als Schiffsjungenschiff vor wenigen Wochen eine Kreuzung nach Westindien und Nordamerika angetreten hatte, den Porto Grande am 21. verlassen sollte, so erwiderte Fregattencapitän von Wachtel diese Einladung durch eine ähnliche für den 20. September. Weil in Mindello kein Eis erhältlich war, wurde bei dieser Gelegenheit die Eismaschine der Saida in Thätigkeit gesetzt, so dass der langentbehrte Luxus eines gekühlten Trunkes zur Erhöhung der Stimmung beitragen konnte; die Maschine functionierte vorzüglich, so dass nach Deckung des eigenen Bedarfes die Saida noch in Stand gesetzt war, vor dem Auslaufen der Moltke den deutschen Kameraden einige der massiven, klaren, mehr als meterlangen Eisprismen als „flüchtige Erinnerung“ zu übersenden — eine Gabe, die gewiss gerne gesehen wurde.

Noch andere liebe Gäste sah die Saida in St. Vincent an Bord — die Officiere des ungarischen Adriadampfers Széchényi, seit dem Auslaufen der Maria Theresia aus Aden der erste große Dampfer unter der heimischen Handelsflagge. Der Széchényi blieb nur wenige Stunden vor Anker um Kohle zu machen und setzte dann seine Reise nach Brasilien fort.

Der pittoreske Anblick der Stadt und des Geländes zog am ersten Tage trotz der Hitze eine Menge Neugieriger hinaus, die aber, durch die Interesselosigkeit der Stadt und die vegetationslose Dürre des Landes sehr enttäuscht wurden. Doelter spricht 1884 von „dem Baume“, dem einzigen Vertreter seiner Art, der auf der Insel zu sehen gewesen sei: so arg ist die Sache nicht mehr, denn in dem Gärtchen beim Wasserreservoir stehen jetzt wenigstens fünf Bäumchen, ganz abgesehen von dem erwähnten Thujawäldchen, dessen Gewächse allerdings mehr Sträucher als Bäume sind. Auch einige Akazienbäume fristen, in eine Allee gepflanzt, ein kümmerliches Dasein. Nachdem

die „Bomba“ besucht, das Castell erstiegen und der Durst in mehr weniger kühler Limonade im „Hôtel“ gelöscht war, wurde noch eine halbe Stunde damit todtgeschlagen, auf dem weiten Platze, welcher an den Landungsmolo grenzt, auf und ab zu schlendern, da die kleine Musikharmonie des Moltke dort concertierte. Die in St. Vincent gewiss unerhörten Klänge deutscher Volkslieder und deutscher Opern zogen alsbald die müßige Bevölkerung von Mindello herbei, die in allen Farben, vom tiefen Schwarz bis zum gelblichen Weiß der Quadronen und dem zarten Teint englischer Damen paradierte.

Der Hügel, auf dem das Castell steht, gewährt, da er das östliche Vorgebirge des Hafens bildet, einen schönen Ausblick über den Porto Grande und Mindello auf einer Seite und eine sandige, ruhige Bucht auf der anderen. Das Castell selbst darf man leider nicht betreten, da seine nichtige Leere von einigen farbigen Polizeisoldaten, von denen eine Compagnie die ganze Besatzung der Insel bildet, eifersüchtig gehütet wird. Ein Blick durch das Gitterthor genügt aber, um zu sehen, dass die Flagge Portugals dort bloß über vier oder fünf alten, auf zerbrochenen Schiffsraperten montierten Vorderladern weht. Der Weg zum Castell ist jedoch nichts weniger als interessant. Er führt aus der Stadt über eine verbrannte Ebene, die auch nicht einen Grashalm aufweist, und dann den ziemlich steilen, von Löchern durchwühlten Aschenhaufen hinan, der die Feste trägt. Diese Löcher sind aufgelassene, theils aber auch noch bewohnte Schweineställe. Am Wege kann man unzählige schöne weiße Geier sehen, die das Amt der Abdecker von Mindello versehen. Die Einwohner sollen es sehr übel vermerken, wenn man den Thieren etwas zu Leide thut, weshalb auch die Lust bezähmt wurde, einige Bälge für die heimatlichen Sammlungen zuzulegen, umsomehr, als die von der Magellanstraße und den Falklands-Inseln mitgenommenen Vogelbälge in den Mägen der Ratten ein so schnödes Ende gefunden hatten.

Abfahrt von Mindello. — Es that kaum jemandem leid, als am 24. September der Nordostpassat frisch in den Hafen hineinzog, und die Corvette wieder den Anker lichtete, um unter Segel den Porto Grande zu verlassen. Der Vorsprung vor dem Programme, der beim Auslaufen aus Buenos Aires eilf Tage betragen hatte, war somit seit dieser Zeit auf neun Tage herabgesunken.

Reise nach den Azoren. — Wind- und Wetterverhältnisse dieser Route. — Thätigkeit während der Fahrt. — Thierleben in dem durchfahrenen Theile des Oceans. — Die Reise von den Capverden nach den Azoren muss sich, der Windverhältnisse der zu durchfahrenden Meerestheile wegen, zu einer langwierigen gestalten, da die Azoren schon im Bereiche des nordatlantischen Barometermaximums liegen, in dem flaue, variable Brisen herrschen, während die in anticyclonalem Wirbel abströmende Luft das Eindringen in dieses Gebiet hohen Barometerstandes erschwert. Eine bestimmt einzuhaltende Linie kann dem Schiffe vom Austritte aus dem Passat an nicht vorgeschrieben werden. Reinen Segelschiffen mag als allgemeiner Anhaltspunkt gelten, dass Schiffe, welche gut am Winde liegen, den 30. Grad Nordbreite etwa in 34° 30′ Westlänge, den 33. in 35° 20′ schneiden können, wo die Curve der möglichen Route dann scharf nach Osten umbiegt, um den 30. Grad Westlänge etwa in 37° Nordbreite zu kreuzen. Schiffe, die schlecht am Winde liegen, mögen den Bogen so ausdehnen, dass sein Scheitel etwa in 32° Nord-

breite und 38° 20′ Westlänge liegt. Schiffe mit auxiliarer Maschinenkraft können, um die Reise nicht allzu langwierig zu gestalten, den Bogen vom Austritte aus dem Passate an wohl abkürzen, dürfen aber darauf gefasst sein, die Maschine benützen zu müssen. In keinem Falle dürfte es möglich sein, die im North Atlantic Memoir, Karte Seite 445 (als Theil der Rückreise von Guinea) angegebene Route zu verfolgen.

Die Corvette fand, entsprechend der Jahreszeit, den Nordostpassat, den sie am Winde segelnd durchquerte, nicht besonders frisch, höchstens die Stärke 5 erreichend. Gegen seine Grenzen zu, welche zu dem Zeitpunkte (anfangs October) etwa in 30° N angenommen werden muss, flaute er noch mehr ab. Vom 25. Grad Nordbreite an überstieg seine Stärke nie mehr als 0—1, so dass Fregattencapitän von Wachtel seine durchschnittliche Stärke für die ganze Zeit mit 2—3 angibt. Seine Richtung war jedoch ständig NO, nur an je einem Tage O und OSO.

In der Nähe des 30. Breitegrades stellten sich tagelange Windstillen ein, die im Vereine mit der beobachteten Stromversetzung (von 0,4 bis 0,5 Knoten nach Westen) den Schiffscommandanten bewogen, am 7. October die Maschine in Gebrauch zu nehmen, um günstigere Navigationsbedingungen aufzusuchen. Nachdem etwa 190 Meilen in nordöstlicher Richtung durchdampft waren, stellten sich leichte nördliche Brisen ein, so dass die Maschine wieder abgestellt werden konnte. Als jedoch diese Brisen nach sechstägiger Dauer kein Anzeichen einer Änderung gaben; als im Gegentheile die leichte von Nord herablaufende todte See, welche das Schiff bisher auf der ganzen Reise vorgefunden hatte, in eine schwere Dünung[1]) übergieng, die bei den leichten Brisen das Schiff ohne Steuerfähigkeit umherwarf und ein ernstes Nordwetter erwarten ließ, beschloss Fregattencapitän v. Wachtel die noch übrigen 230 Meilen nach Ponta Delgada zu dampfen. Am 14. October wurde daher die Maschine in Gang gesetzt, und am Morgen des 16. wurden bei Sonnenaufgang die Berge von St. Miguel vorne gesichtet. Kurz nach 8 Uhr morgens lief das Schiff nach geleistetem Territorialsalute in den Hafen von Ponta Delgada ein, wo es auf eine Distanz von etwa 50 Meter parallel zum Wellenbrecher vierkant vertäut wurde. Drei der benöthigten Vertäuketten waren bereits liegende Ketten der Hafenbehörde und wurden dem Schiffe von Lichtern an Bord gegeben. Als viertes Vertäumittel war im Einlaufen der Backbordanker geworfen worden.

Die Fahrt von St. Vincent nach Ponta Delgada hatte 23 Tage gedauert, um zwei Tage mehr, als das Programm vorgesehen hatte. Es hatte sich daher der Vorsprung vor dem Programme auf 7 Tage vermindert. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Corvette hatte dabei trotz der mit Maschine zurückgelegten 423 Seemeilen nur 3,3 Knoten betragen, den geringsten bisher erreichten Wert, welchem in der noch folgenden oceanischen Navigation nur mehr jener der Fahrt von Madeira nach Tanger mit 3,2 Knoten um ein geringes nachstand. Dabei war aber die Witterung, obzwar warm, zur Ausbildung der Mannschaft günstig gewesen, da an keinem Tage des Wetters wegen irgend ein Exercitium ausfallen musste. Die Schießübungen mit Gewehren nach der Scheibe wurden beendet, und auch der Stab verbrauchte die ihm

[1]) Diese Dünung hatte ihre Ursache in den verheerenden Nordstürmen, die gerade zu jener Zeit im Nordatlantischen Ocean ihre vernichtenden Wirkungen ausübten.

nach Vorschrift zufallenden Patronen im Schießen nach Haien, nach Gold-Makrelen und selbst kleineren Fischen, die während der Windstillen das Schiff umspielten. Wale und rundköpfige Delphine wurden gesichtet, auf welche die Vormänner der Mitrailleusen mehrere Schüsse abgaben — bei dem herrschenden leichten Seegange eine vorzügliche Übung zum schnellen Erfassen des Zieles, wenn auch kein Schuss sofort tödtlich war. An einem Tage wurde eine Herde von etwa 500 Delphinen beobachtet, hauptsächlich aus kleineren Thieren bestehend, die in jugendlichem Übermuthe die gewagtesten Sätze ausführten. Mehr als einmal wurden Sprünge beobachtet, die dreimal so hoch waren als die Länge des Fisches betrug. Die Thiere schienen Vergnügen an dem lauten Klatschen zu finden, mit dem ihre Leiber unter Spritzen und Schäumen auf das Wasser auffielen, und benahmen sich wie übermüthige Jungen, oder als hätten sie zu tief ins Glas gesehen. Ihrer zwei, drei, fünf schossen, einer nach dem anderen, an derselben Stelle aus dem Wasser, um platschend wieder zurückzufallen; sie jagten sich und umtanzten geraume Zeit das unbeweglich schwimmende Schiff, als wollten sie es höhnen und zogen dann langsam in lustigem Spiele weiter, wie sie gekommen waren. Soviel man sehen konnte, lag zu ihrem außerordentlichen Benehmen keine andere Ursache vor, als Laune und Lust am Spiel. Warum sollen die Delphine, die schnellsten Schwimmer in dem klaren, lauen Wasser, nicht auch im Vollgefühle übersprudelnder Jugendkraft ihre Tage des Übermuthes haben und sich austoben? Die Jugend an Bord brachte ihnen lebhafte Sympathie entgegen und belohnte jeden besonders gelungenen Sprung durch kräftigen Applaus — und mancher hätte es den Delphinen gerne nach Kräften nachgethan, wenn nur die Haie nicht gewesen wären!

Capitel XIII.

Ponta Delgada. — Madeira-Tanger. — Gibraltar. — Änderung der Reise-Instructionen; durch das Mittelmeer nach Smyrna. — Heimkehr.

Ponta Delgada. — Der Hafen von Ponta Delgada ist den Kreuzern der k. und k. Kriegsmarine nicht fremd. Die Corvetten Helgoland und Aurora, das Kanonenboot Albatros haben seinen gastlichen Schutz genossen, und auch die Saida hatte ihn vor wenigen Jahren besucht. Helgoland war im Jahre 1875 durch eine schwere Steuerhavarie, die eine Neuerzeugung des Steuers nothwendig machte, gezwungen gewesen, dreieinhalb Monate dort zu verbringen, und der damalige Linienschiffsfähnrich Leopold R. v. Jedina hat in seinem Buche „Um Afrika" eine anziehende Schilderung von der herrlichen Scenerie, von dem Leben und Treiben auf S. Miguel entworfen, die nur von der Wirklichkeit übertroffen wird. 1888 verlor das Kanonenboot Albatros dort durch den Tod seinen Commandanten, Corvettencapitän G. Pott, dessen Grab auf dem Friedhofe von Ponta Delgada durch die pietätvolle Fürsorge des k. u. k. Consuls in Stand gehalten wird.

Die Azoren werden durch die Schwingen des Zeitgeistes nur flüchtig berührt, und so fand S. M. Schiff Saida noch alles so vor, wie es die Helgoland vor mehr als 16 Jahren verlassen hatte. Der lange Wellenbrecher, damals fast vollendet, schreitet langsam vorwärts und hat seinen Endpunkt noch nicht erreicht; das Fort St. Bras sieht noch immer mit grimmer Miene und altem, rostigen Geschütz auf den Hafen hinaus, als könnte es ihn beschützen, und kaum ein Gebäude der Stadt erweist sich durch hellere Farbe oder sonstige Anzeichen als eine Geburt der neueren Zeit — bis auf eine geräumige, große Fischhalle, die mit ihrem leuchtenden Anwurfe prunkt. Dieselben hohen Mauern umgeben neidisch die Orangengärten, in denen freilich mancher Baum einer Insectenplage zum Opfer gefallen ist, so dass die Orangenernte der gegenwärtigen Jahre nur mehr unbedeutend ist gegen die in früheren Zeiten eingeheimsten Mengen. Dadurch ist der Handel und Wohlstand von ganz S. Miguel, welcher hauptsächlich auf den Orangenernten fußte, schwer geschädigt worden, und die Massenproduction der Ananas kann den Ausfall kaum wettmachen.[1])

[1]) Überhaupt scheint S. Miguel in seinem Handel unverdientes Unglück gehabt zu haben. Sein ältestes Exportproduct war Rohrzucker, das aber bald vom Markte verdrängt wurde; ihm folgte die Waidpflanze, welche jedoch dem indischen Indigo weichen musste und 1839 aufhörte, cultiviert zu werden. Als sich hierauf die Einwohner der Wein- und Orangencultur zuwandten, wurde die erstere, die allein

Auch in den Sitten und Trachten der Bewohner hat sich nichts geändert, und der in diesem Klima absurde, schwere Mantel und die ungeheure, mit Draht versteifte Kapuze (Capote e Capello) wird von den Frauen der mittleren und unteren Stände mit einem Conservatismus getragen, der einer besseren Sache würdig wäre — denn diese hässliche Mode verhüllt das Schönste, was Gott der Erscheinung der Frau geben konnte, den edlen Wuchs, so vollständig, dass ein neunzigjähriges, buckliges und krummes Mütterchen auf drei Schritte von einem jungen Mädchen nicht zu unterscheiden ist, und der Capello verschlingt in seiner Höhle eifersüchtig das reizendste Gesicht der Jugend wie die verrunzelte Wange des Alters; — eine solche Verkürzung der Welt um das von den kunstverständigen alten Griechen an die Spitze alles Schönen Gestellte, um den Anblick der Symmetrie der weichen, weiblichen Formen, sollte gesetzlich verboten werden! Die Eifersucht, mit welcher die Miguelenser die Reize ihrer Frauen vor dem Blicke behüten, geht sogar so weit, dass die Fenster der Häuser in den Dörfern, und selbst in der Stadt Villafranca mit hölzernem Gitterwerk verbarrikadiert sind, genau so, wie man es in den Türkenstädten findet — eine Sitte, die von den Mauren übernommen worden sein mag.

Aufenthalt in Ponta Delgada. — Bald nach der Ankunft der Corvette erstattete der k. u. k. Consul João Bernardo de Abreu e Lima, welcher schon dem Stabe der Helgoland die Honneurs der Insel gemacht hatte, dem Schiffe einen Besuch, und begleitete in liebenswürdiger Weise den Schiffscommandanten und dessen Suite, um die Herren sowohl dem Civilgouverneur, Dr. C. Mashado, wie auch dem Militärgouverneur, Oberst Maria Pires da Gama vorzustellen. Diese beiden Functionäre erwiderten persönlich den Besuch. Geschützsalute wurden bei diesen Gelegenheiten nicht geleistet, da dies an der Vierkantvertäuung nicht gestattet ist. Der Gouverneur lud den Stab zu einem Feste, das am 18. October stattfand und von dem Ertrage der neuentstandenen Stiftung eines kinderfreundlichen Bürgers von Ponta Delgada den Schulkindern aus Anlass des Jahresschlusses gegeben wurde. Am Nachmittage dieses Tages versammelten sich die Spitzen der Gesellschaft im Gouvernementsgebäude; alle Functionäre und Staatsbeamten, sowie die Officiere des in Ponta Delgada garnisonierenden Jägerbataillons, die Lehrkörper der Schulen, die fremden Consulen, die reichen Grundbesitzer, die meist dem portugiesischen Adel angehören — alle nahmen mit ihren Frauen und Töchtern an dem Feste theil. Während die festlich gekleideten Schulkinder sich auf dem Platze vor dem Gebäude sammelten, concertierte die Musikcapelle des Jägerbataillons, und in dem geräumigen Empfangssaale des Gouverneurs wurden die Fremden vorge-

etwa 700 000 fl. jährlich eintrug, 1853 durch das *Oidium tuckeri* zerstört. Zu jener Zeit wurden jährlich durchschnittlich 560 000 Kisten Orangen à 400 Stück im Werte von 1 Mill. Gulden, in guten Jahren selbst bis zu 1 770 000 fl. ausgeführt. 1883/84, wofür die letzten Daten vorliegen, war die Ausfuhr auf 131 341 Kisten gesunken und soll jetzt noch unbedeutender sein. Die Ananascultur war als Versuch im Jahre 1867/68 begonnen worden und ergab im Jahre 1883/84 etwa 130 000 Früchte mit einem Reinertrag von 250 000 fl., etwa 10—12% der nöthigen Capitalsanlage. Diese Production soll jedoch auch im Niedergange sein, und vielleicht werden die Miguelenser sich bald noch einmal nach einem neuen Naturproduct für ihren Handel umsehen müssen. Thee- und Tabakpflanzung, die Destillation von Alkohol aus dem Abfalle von Orangen und aus Bataten und die Production von neuseeländischem Flachs entwickeln sich bereits — auch Alaun ließe sich vielleicht nutzbringend producieren.

stellt und Bekanntschaften vermittelt. Hier hatten die meisten der anwesenden Mitglieder des Stabes der Saida zum erstenmale Gelegenheit, die Sprache Camoẽs zu hören. Aus dem Munde des gebildeten Mannes, mehr noch aus dem Munde der Damen, klingt jede Sprache hübsch, selbst das Portugiesische, denn die gute Sitte mildert die merkwürdigen Nasal- und Zischlaute, mit denen diese Sprache ihre Verwandtschaft zum Lateinischen verdeckt, die sie unter allen romanischen Sprachen am getreuesten bewahrt hat. Mit sehr viel Aufmerksamkeit und Kenntnis des Italienischen und Französischen ist das Portugiesische halbwegs verständlich; das Verständnis schwindet aber sofort, sobald eines der zahlreichen Worte arabischen Ursprunges im Gespräche gebraucht wird, deren die Sprache eine große Menge in sich aufgenommen und amalgamiert hat.

Als die Schulen vollzählig versammelt waren, formierten sich die Kinder mit fliegenden Fahnen und Banderien zur Procession, welcher sich alle anwesenden Herren anschlossen; zwei Musikbanden begleiteten den Zug, der sich durch die ganze Stadt bewegte und über zwei Stunden dauerte. Fregattencapitän v. Wachtel schritt zur Rechten des Dr. Mashado, der sich in jeder Beziehung sehr zuvorkommend erwies, ebenso wie Oberst da Gama und dessen Officiere, welche sich der übrigen Herren annahmen. Die Unterhaltung wurde meist französisch oder englisch geführt. Bei einbrechender Dunkelheit war die Procession vor dem glänzend erleuchteten Theatergebäude angelangt, wo die Damen in den Logen und im Parterre bereits harrten. Auf der Bühne waren ansteigende Bankreihen aufgeschlagen, die von den Kindern eingenommen wurden, und im Vordergrunde waren Sitze für den Gouverneur, für die Schulcommission, für den Lehrkörper und die Gäste reserviert. Nach einer längeren Anrede des Bürgermeisters von Ponta Delgada an die Kinderschar, die mit Hurrahrufen für den Stifter des Festes endete, folgte die Vertheilung verschiedener Prämien, welche den von Stolz und Glück strahlenden Kindern theils durch den Gouverneur, theils durch die Ehrengäste überreicht wurden. Die Betheilung dauerte bis spät in die Nacht, während draußen der Hafenquai festlich erleuchtet war, Musikbanden spielten und Feuerwerke abgebrannt wurden. Mehrere illuminierte Boote umkreisten auch die Saida, während ihre Insassen Quartette sangen und Viva Austria riefen, Beweise der Sympathie, die der Schiffscommandant durch ein rasch mit den vorhandenen Mitteln insceniertes Feuerwerk erwidern ließ.

Am Vormittage des 21. October wies ein rasches Fallen des Barometers auf ein sich näherndes Unwetter hin. Das Anzeichen wurde nicht missachtet, die Vertäuung verstärkt und die Takelage in Hohl gestrichen. Am Nachmittage brach der Sturm aus Westen los und erreichte 9 Uhr abends unter strömendem Regen die Stärke 10. Von da an flaute er, über NW nach Nord drehend, wieder langsam ab. Das Barometer erreichte um 9 Uhr seinen tiefsten Stand mit 752,1 *mm*, nachdem es am vorhergehenden Tage auf 760,5 gestanden war. Am folgenden Morgen herrschten nur mehr leichte Nordbrisen, und das Aneroid hatte sich wieder bis auf 760 *mm* erhoben, um im Laufe des Tages die Ablesung zu erreichen, die es vor dem Sturme gezeigt hatte.

Am 24. October ließ Fregattencapitän v. Wachtel für den in Furnas verstorbenen k. u. k. Corvettencapitän Gustav Pott eine feierliche Seelenmesse lesen, welcher der gesammte dienstfreie Stab der Corvette nebst der dienstfreien Division der Mannschaft beiwohnte. Außerdem hatten sich Gouveurneur Dr. Mashado, Oberst da Gama, die Officiere der Garnison und viele Ein-



Furnas
(S. Miguel, Azoren).

wohner von Ponta Delgada, sowie auch die Schulkinder dazu eingefunden. Nach Schluss der Messe begab sich der Stab der SAIDA nach dem Friedhofe, wo das bereits vermorschte Kreuz, welches die letzte Ruhestätte des ehemaligen Commandanten S. M. Schiffes ALBATROS bezeichnete, durch ein neues, massiv aus Eichenholz hergestelltes ersetzt, und das Grab mit Blumen geschmückt wurde.

Um dem Stabe den Besuch des Inneren der Insel und besonders des vielgerühmten Furnas zu ermöglichen, ertheilte Fregattencapitän v. Wachtel partienweise nach Zulass des Dienstes mehrtägigen Urlaub, wie auch er selbst auf dringendes Anrathen des k. u. k. Consuls drei Tage in Furnas zubrachte.

Bad Furnas. — Furnas liegt im östlichen Drittel der langgestreckten Insel, und es ist jedenfalls rathsam, zur Hinfahrt die eine, zur Rückfahrt die andere der beiden dahinführenden Straßen zu wählen. Der Stab der SAIDA gab für die Hinfahrt der sogenannten neuen, größtentheils längs des südlichen Küstensaumes der Insel laufenden[1]) den Vorzug. Diese führt beim Verlassen der Stadt erst durch den District, der die meisten Ananas-Warmhäuser der Insel enthält, dann längs der See bis zu dem Städtchen Villafranca, indem sie bald Felsboden durchschneidet, bald in Tuff und Aschenhalden eingegraben ist, bald wieder wagrecht und eben über den sandigen Strand zieht. Von Villafranca an jedoch verlässt die Straße die Küste und windet sich anfangs über die nackten, gut erkennbaren Lavaströme, die, dem Pico do Fogo entflossen, mehr als einmal das arme Städtchen Villafranca, die ehemalige Hauptstadt von S. Miguel, verwüstet, zerstört und begraben haben. Dann aber schieben sich waldige Berge vor das Meer, das nun dem Blicke entzogen bleibt, und der Weg selbst tritt in den wunderbarsten Theil der Insel ein. Zuerst streift er die stille Lagoa do Furnas, einen von hohen, einst bewachsenen, jetzt aber kahlen Kraterwänden umrahmten, stillen See, an dessen Gestade ein steinernes Kirchlein leuchtet, als wäre es aus Zucker erbaut. Dann taucht der Wagen mit den Reisenden in den parkähnlichen Wald, der aus den Laub- und Nadelbäumen aller fünf Erdtheile besteht. Buche und Eucalyptus, Akazie und Seeföhre rauschen ihr Lied hier zusammen, und die mächtigen himmelblauen Dolden der Hortensia lugen vom Rand des Hohlweges in den Wagen herein, in den die Brise ganze Schauer von den zierlichen Fuchsienblüten schüttet. Dann wieder ist die wirklich prächtige Straße in die Seite des Berges eingeschnitten, so dass links die Wipfel der Bäume aus dem Abgrunde heraufragen, dessen Boden das Auge nicht findet, während rechts der Wald hinanklimmt, bis er in die Nebelschleier der Wolken hineinragt. Durch eine Bresche in den Bäumen wird plötzlich der weite, weite Kessel von Furnas sichtbar, ein liebliches Stück Land, ganz umrahmt von hohen Bergen, grün und lachend mit Wiese und Feld, darein gestreut hellleuchtende Häusergruppen und dunkle Waldpartien und Parks — von alleebesetzten Straßen durchschnitten; mächtige weiße Dampfwolken bezeichnen die Stelle der Geyser und heißen Quellen, und der Ort selbst liegt so friedlich im Sonnenscheine, als wäre unter ihm die Erde nicht ein ungeheurer Hexen-

[1]) Es ist dies bis Villafranca dieselbe, die L. v. Jedina am Rückwege benützt hat; der Theil von Villafranca bis Furnas ist jedoch neu, ein Meisterstück der Straßenbaukunst und sehr gut fahrbar. Die Straße berührt das im citierten Werke als Endpunkt angeführte Garça, von wo man bis Furnas reiten musste, gar nicht mehr, sondern geht an den Berghängen hoch darüber hinweg.

kessel, in dem die Mutter Natur ihre Elemente zu Heilkräften und Wachsthum versiedet. Steiermark, Kärnten, das Salzkammergut haben kein fesselnderes Landschaftsbild. Nach genussreicher etwa sechs- bis achtstündiger Fahrt war das Hotel erreicht, dessen primitiv eingerichtete, aber reinliche Zimmer den seegewohnten Besuchern genügende Bequemlichkeit boten. Auch die Tafel war bei recht mäßigen Preisen stets wohl besetzt mit Gerichten der nicht unsympathischen portugiesischen Küche. Hühner und Eier in ein oder der anderen Form waren jedoch stets darunter, was zum Schluss einen leisen Wunsch nach etwas Abwechslung entstehen lässt, und Mr. W. F. Walker, den jüngsten Schilderer der Azoren, in poetischer Verzweiflung ausrufen macht:

Chicken young and chicken old,
Chicken hot and chicken cold,
Chicken tender, chicken though,
Of chicken we have had enough!

Dabei muss man aber gerecht sein und zugestehen, dass altes und zähes Geflügel nie auf dem Tische erscheint, sondern bloß poetische Licenz Mr. Walkers ist.

Fast der ganze Stab der Saida war in der Lage, zwei bis drei Tage in Furnas zu verbringen, eine Periode wohlthätiger Abwechslung, die auf das beste ausgenützt wurde. Der erste Gang galt natürlich den Geysern und heißen Quellen, welche an Großartigkeit denen Neu-Seelands wohl nicht nahe kommen, aber doch genug Interesse bieten. Sie liegen etwa 15 Minuten Weges vom Hotel, und sind vom Orte aus nicht sichtbar, da eine Bodenwelle inzwischen liegt. Diese ist es, durch welche der von L. v. Jedina erwähnte Tunnel führt, der die Wasser der Quellen dem nahe am Hotel gelegenen Badehause zuführt. Doch geht auch eine rechte gute Straße am Badehause vorbei zu dem wie durch Gigantenhand zusammengeknüllten, ziemlich dürren Gebiet, in welchem die Schwefelquellen liegen. Jede Bodensenkung, jede Spalte zeigt hier den weißlich gelben Anflug von Schwefel, der den Austritt des warmen Schwefelwasserstoffwassers anzeigt. Die erste Quelle, welche man antrifft, ist ein regelrechter Geyser, dessen siedendes Wasser in Pausen von einigen Minuten mehrere Meter hoch in einem dicken Strahle emporschießt, um dann in ein kleines Bassin zurückzufallen, von wo aus es in ein Privatbadehaus abfließt. Ein anderer Geyser sendet ebenfalls sein Wasser in ein Privatbad, wird aber vorher in zwei aneinander grenzenden, offenen Reservoiren abkühlen gelassen, in deren einem es eine merkwürdige milchig grüne Farbe annimmt, während es im anderen weißlich blau scheint, wie Türkis. Merkwürdig ist auch eine Höhle in der Wand eines Hügels, in deren Tiefe man den Schlamm brodeln hört, der fortwährend unter Sausen und Zischen und dem Geräusche des Platzens mächtiger, zäher Blasen in Fladen an die Wand der Höhle geschleudert wird, von wo man ihn mit Lebensgefahr sammelt, um ihn zu heilkräftigen Bädern zu verwenden. Auf dem Rücken desselben Hügels entspringen einige eiskalte Quellen, deren kohlensäurehaltiges Mineralwasser getrunken wird und beim Abfließen weiße, blassgelbe und braune Miniaturterrassen aus Kieselsinter bildet.

Am frühen Morgen der folgenden Tage pflegte wohl ein Bad in dem von staatswegen errichteten Badehaus den Tag zu beginnen, wo 30 Bäder den Besuchern unentgeltlich zur Verfügung stehen. Jedes davon hat ein An-

kleide- und ein Badecabinet. In den mit Steinfließen gepflasterten Boden des letzteren ist die geräumige Wanne aus gelbem Marmor eingelassen, über welcher sich die Hähne befinden, aus denen der Badende sich selbst nach Belieben das warme heilkräftige, den Gesunden aber entnervende Schwefelwasser oder das erfrischende kalte, schwach kohlensäurehältige „Stahlwasser“ zulassen kann. Dann schlenderte man zurück, längs des Baches, der den Abfluss aller der Quellen in sich vereint, und unter der üppigen Decke von großblätterigen Colocasien, welche an den etwas sumpfigen Ufern wunderbar gedeihen, fast versteckt wird. Nach eingenommenem Frühstück wurden die vom Wirte besorgten Maulesel bestiegen, um den Pico de Vigia, die Gruta do Echo und andere Aussichtspunkte und romantische Scenerien aufzusuchen. Fußgängern sei die herrliche, mitten durch üppigen Wald führende Straße nach Povoaçao empfohlen. Kehrte man dann müde zurück, so wartete bereits das späte Diner, nach dem man wohl noch einen Gang durch einen oder den anderen der allerliebsten, reizenden Parks machte, die die Villen der Miguelenser umgeben, und dem allgemeinen Zutritte offen stehen. Am Abende fanden sich gewöhnlich alle die verschiedenen Partien, von denen ein Theil täglich wechselte, in dem großen Saale des Hotels zusammen, wo auch die übrigen Gäste des Hotels, zwei Herren und zwei Damen sich einfanden.

Sie waren sämmtlich aus Boston und für drei Wochen mit einem Segelschiffe nach den Azoren gekommen. Die Damen waren eine berühmte Sängerin der Vereinigten Staaten und ihre Gesellschafterin, welche die Azoren schon kannten und liebten und jedes Jahr besuchen; einer von den Herren, ein Geistlicher, der andere ein Kaufmann, den sein Arzt hieher verbannt hatte, damit die Weltabgeschiedenheit dieses lieblichen Fleckchens Erde, das kein Telegraphenkabel und nur eine elende Dampferverbindung besitzt, sein durch Überarbeitung abgespanntes Nervensystem in Ordnung bringe. Die Fälle, in welchen der Mangel eines Kabels die Ursache ist, warum Kranke gerade S. Miguel aufsuchen, dürften indessen selten sein — der Besuch dieses Stückchens aus dem Garten Eden würde im Gegentheil durch die Legung einer Telegraphenverbindung wahrscheinlich bedeutend steigen. Man spricht auf S. Miguel bereits von einem solchen Unternehmen — wenn seine Ausführung so schnell fortschreitet, wie jene des Wellenbrechers, dann wird die jetzt lebende Generation sie kaum erleben!

Zum Rückweg wurde die sogenannte alte Straße gewählt, für deren Befahren beim Contracte mit dem Inhaber der Wagen eine Kleinigkeit mehr aufgerechnet wird, um für den ersten, in Serpentinen angelegten, steilen Anstieg Ochsen als Vorspann zu mieten. Die Kutscher thun dies jedoch nie, sondern lassen die Pferde, mit denen sie überhaupt recht barbarisch verfahren, sich vergeblich abmühen, bis die Passagiere endlich Erbarmen haben und zu Fuße gehen, während die Thiere mit Noth den leeren Wagen bergan schleppen. Es ist jedoch eher von Vortheil, diese Wegstrecke zu Fuß zurückzulegen, da jede Biegung der Straße das herrliche Furnasthal in anderem Lichte, mit anderem Vordergrunde, von anderer Seite zeigt, so dass man gerne stehen bleibt und zurückblickt. Endlich ist der Rand des alten Kraterwalles erreicht — denn dieser ist es, den die Straße erklommen hat, und nach einigem Warten erscheint auch der Wagen oder zum mindesten der Kutscher, um zu bitten, dass man ihm helfe, sein umgeworfenes Gefährt aufzurichten. Dann geht die Fahrt stundenlang über eine hochgelegene, sanft geneigte Heide, auf welcher *Erica Azorica*

massenhaft wächst; das Meer wird sichtbar, diesmal aber im Norden der Insel. Dann wird das Gefälle stärker; man kann den klippenbesetzten Strand sehen, gegen den schäumend die Brandung tost; die Vegetation beginnt wieder mit Nadelholzwäldern, in denen hie und da — pro dolor! — das Schnauben einer Dampfsäge zu hören ist. Dann kommen Mais- und Bataten-Felder, mit Lupinen bebaute Brachfelder, und endlich gehts in halsbrecherischem Tempo über die steilste Straße der Christenheit hinab gegen das nette Städtchen Ribeira Grande — eigentlich ein echtes Dorf und so verschieden von dem aristokratischen Villafranca, wie ein ungarisches Dorf von einer deutschen Provinzstadt. Erstaunt kommen die Bauern hinter ihren Toldas de Milho[1]) hervor und wundern sich über die „Inglejos" — jeder Fremde ist hier „Inglejo" — die Weiber aber verstecken sich. Durch die gepflasterte Straße des Dorfes rasselt der Wagen, um bald darauf wieder auf der macadamisierten Landstraße fast geräuschlos dahin zu rollen, durch eine sanft gegen das Meer abfallende, fruchtbare, reich bebaute Gegend, wo Mais, Obst, Wein und Tabak gedeihen, und ist es gerade Abends, so begegnet man langen Zügen vom Felde heimkehrender Arbeiter, welche alle freundlich grüßen. Selten oder nie aber hört man ein fröhliches Lied: die Landleute von S. Miguel haben fast alle rauhe, heisere Stimmen, welche von ihnen der Seeluft zugeschrieben werden und ihren breiten Jargon gerade nicht angenehmer erklingen lassen. Bei dem Dörfchen Capellas biegt die Straße nach Süden, um die Insel zu durchqueren und führt dann durch aufgeforstete Eucalyptuswälder gegen Ponta Delgada, das in seinen Ausläufern den Ankommenden weit entgegen reicht, aber auch schon auf große Entfernung landeinwärts die Straße zwischen langweilige hohe Mauern einzwängt, über welche bloß hie und da eine Baumkrone hervorlugt.

Andere Ausflüge. — Auch kleinere Ausflüge wurden häufig unternommen, darunter der recht lohnende nach der Caldeira de sete Citades, einem weiten, von zwei Seen erfüllten Kraterbecken am Westende der Insel. Dieser Krater entstand bald nach der Entdeckung von S. Miguel in einem großartigen Ausbruche, welcher den hohen Berg, der früher dort eine Landmarke gebildet hatte, abtrug, so dass Cabral bei seiner Wiederkehr die Insel kaum wiedererkannte. Von dem Rande dieses Kraters aus beobachtete Captain Tillard von der englischen Fregatte Sabrina im Jahre 1811 die submarine Eruption, die gegenüber, kaum eine Meile vom Ufer, in wenigen Stunden einen Krater von 73 *m* Höhe aus dem Meere emporhob, dessen Lage heute nur mehr durch eine Bank von 15 Faden Tiefe bezeichnet wird.

Der eilftägige Aufenthalt der Corvette in Ponta Delgada gab auch Gelegenheit, der Mannschaft reichlichen Landurlaub zu gewähren. Die Leute betrugen sich, wie stets, musterhaft und der Gouverneur nahm Anlass, dem Commandanten darüber ein Compliment zu machen. Die Miguelenser sind an solche Gesittung unter den Matrosen nicht gewöhnt, denn die Walfischfahrer, die den größten Theil der Besucher des Hafens ausmachen, haben meistens eine aus dem Abschaum der Seehäfen zusammengewürfelte Bemannung, bei welcher Excesse, Desertionen etc. die Regel bilden. Als noch bemerkt wurde, dass die Seeleute der SAIDA meistens fromme Katholiken seien, hatten sie die

[1]) Mehrfüßige Böcke, rund um deren Pfähle die Maiskolben mit den Stengeln befestigt werden, so dass die Contour etwa die eines Heuschobers wird.

Herzen der gastlichen Portugiesen ganz gewonnen, und es war nichts seltenes, dass ein Priester eine Schar von friedlich umherwandelnden Unterofficieren und Matrosen in sein Haus einlud und bewirtete.

So konnte sich alles von dem niederdrückenden Einflusse einer langweiligen Reise, wie die letzte gewesen war, erholen, während auch der Dienst nicht vernachlässigt wurde, und als die SAIDA am 27. October Ponta Delgada verließ, hatten Stab und Mannschaft ihre volle geistige und leibliche Spannkraft wieder gewonnen.

Abreise von Ponta Delgada. — Besuch von Funchal. — Hafenbauten auf der Rhede von Funchal. — Die herrschende leichte Westbrise lud dazu ein, von der Vertäuung direct unter Segel zu gehen, ein Vorhaben, das aber durch die Lage des zu lichtenden Backbordankers und den unter Wasser weit hinausragenden Wellenbrecher, an dessen Ende eine Tonne ausliegt, vereitelt wurde. Es mussten also zum Lösen und Lichten der Vertäuung die Kessel geheizt werden. Kaum war aber die Boje, die das Ende der Wasserbauten bezeichnet, langseits, als auch schon die Segel sich wieder im Winde blähten. Sie trugen das Schiff nach Südosten, denn der Schiffscommandant hatte beschlossen, die von den Zeitersparnissen noch übrigen 6 Tage zu verwenden, um Funchal auf Madeira, und eventuell auch Tanger anzulaufen. Vier Tage mit frischen raumen Brisen brachten das Schiff auf die Rhede von Funchal, wo ihm vom Consul Cavaliere de Bianchi freundlicher Empfang zutheil wurde.

Die berühmte Scenerie von Madeira verfehlte bei dem Schiffe, das eben die paradiesischen Landschaften von S. Miguel verlassen hatte, ihren Eindruck. Dafür erregten die sonstigen Eigenthümlichkeiten Madeiras, wie Boote, welche, damit man landen könne, durch die ewig rollende Brandung mit Gespannen von 20 Mann oder entsprechender Anzahl Rindvieh auf den steinigen Strand geholt werden, im Trab fahrende Ochsenschlitten als Fiacres, ohne Zugthier die steile Straße allein bergabfahrende Personenschlitten, tragbare Hängematten und Palanquins, Hotels, die eigentlich Spitäler sind, da die Bequemlichkeit der gesunden Passagiere sich jener der kranken absolut unterordnen muss, etc., beim Anblick billiges Erstaunen, das sich beim Gebrauche derselben aber sofort in ein theueres verwandelte. Natürlich wurden aus geschälten Weidenruthen geflochtene Madeirastühle, Vogelkäfige mit echten Canarienvögeln und niedlichen Reisvögeln, strohgeflochtene Spielereien und die sehr netten und billigen Zwirnspitzen, welche Producte einer Madeirenser Hausindustrie sind, in großen Massen eingekauft. Einige gesunde und kranke Landsleute wurden angetroffen, die dazu beitrugen, den kurzen Aufenthalt zu einem angenehmen zu machen.

Eine Neuerung in Funchal ist die ausgeführte Verbindung des Loo Rock mit dem Festlande durch einen schönen, breiten Quai, an dem es möglich sein dürfte, Schiffe bis zu 1500 *t* vierkant zu vertäuen. Jedenfalls sehen ihn, wie auch den langsam fortschreitenden Wellenbrecher, welch beide zusammen einen sicheren künstlichen Hafen bilden werden, die Eigenthümer der Brandungsboote mit sehr scheelen Augen an, da sie ihr Brot durch selbe verlieren werden. Ihre Forderung ist gewöhnlich 1 £ per Tag, und bisher war jedes Schiff gezwungen, sich solche Boote zu mieten. Gegenwärtig können jedoch Boote jeder Art innerhalb des Loo Rock bequem und

sicher anlegen, obwohl dies beim Einlaufen von den Barcariols geleugnet wird. Die zur heiligen Messe entsandte freie Division der Saida schiffte sich dort — nach vorhergegangener Inaugenscheinnahme — aus den ziemlich gefüllten Booten anstandslos aus, während auf der Rhede bedeutende Dünung herrschte.

Fahrt nach Tanger. — Am 3. November verließ die Saida unter Segeln die Rhede von Funchal, um nach den Säulen des Herakles zu steuern. Diese Reise weist den kleinsten Wert der bisherigen Durchschnittsgeschwindigkeit auf, trotzdem das Schiff mit frischen, theilweise böigen und regenbringenden Nordost- und Nordwest-Winden ansehnliche Generaldistanzen zurücklegte. Eine vom 6.—8. November angetroffene vollständige Windstille war es, welche bei der kurzen Reisedauer die Durchschnittswerte so herabdrückte.

Am Abende des 11. wurde das Leuchtfeuer von Cap Spartel gesichtet, und am Morgen des 12. konnte die Küste Europas wieder begrüßt werden, die sich, unfreundlich genug, in Nebel und Regenwolken einhüllte.

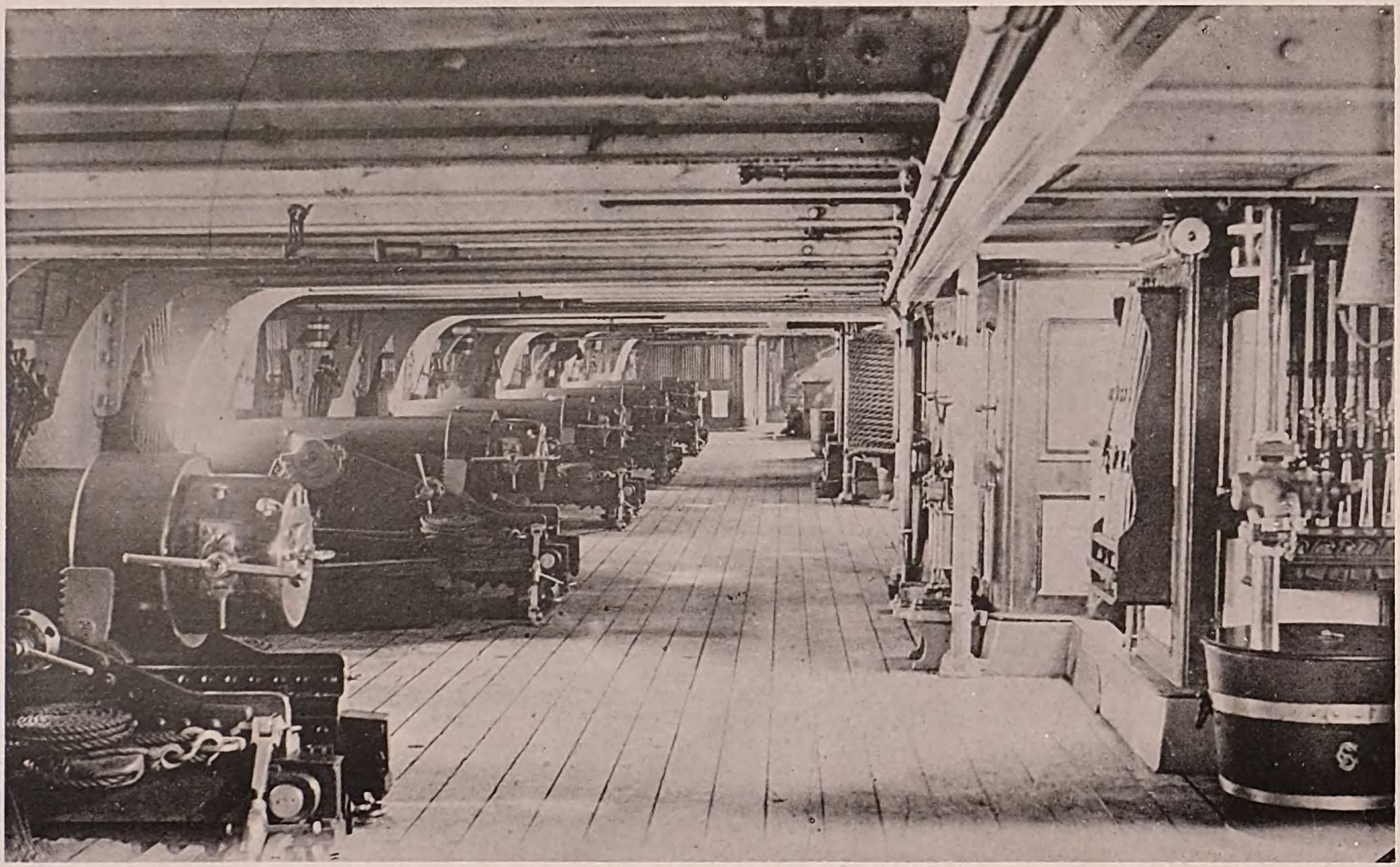
Das letzte Stückchen europäischer Küste, das Inselchen Gavdò, war am 12. September 1890 außer Sicht gekommen, so dass seit dieser Zeit genau 14 Monate verflossen waren.

Die Ankunft der Corvette in Gibraltar war erst für den 14. November festgesetzt, daher blieben noch fast drei Tage, von denen der Schiffscommandant einen Theil in Tanger zu verbringen gedachte. Bei Cap Spartel wurde daher das Schiff an den Wind gelegt, der frisch aus Südwest blies. Zahlreiche Segler und Dampfer belebten den Seeraum vor der Straße von Gibraltar, darunter auch ein österreichischer Lloyddampfer. Kurz nach 6 Uhr morgens kam das ganz orientalisch aussehende Tanger in Sicht und das Schiff lavierte mit wenigen hübschen Borden auf den Ankerplatz. Noch unter Segeln wurde der Salut geleistet, den eine auffallend lange Batterie am Lande erwiderte. Um $9^1/_4$ Uhr lag die Corvette, diesmal zur Abwechslung in einem Hafen Afrikas, vor Anker.

Aufenthalt in Tanger. — Der frische Wind, welcher während der beiden Tage des Aufenthalts herrschte, erschwerte den Verkehr mit dem Lande sehr. Ein Fortschritt ist der Bau eines in die ausgedehnte Bai hineinreichenden Landungsmolos, welcher die Nothwendigkeit aus dem Leben geschafft hat, sich auf den Schultern unglaublich schmutziger, zumeist jüdischer Träger von dem aufgefahrenen Boote bis ans Land tragen lassen zu müssen.

Der k. und k. Generalconsul und Ministerresident Ritter von Boleslawski war über die Ankunft des Schiffes sehr überrascht und that im Vereine mit seiner liebenswürdigen Gemalin, einer geborenen Wienerin, alles, um den Aufenthalt zu einem angenehmen zu gestalten.

Empfehlenswert und besser als sein Ruf ist in Tanger das Royal Victoria Hotel. Die Preise sind zwar hoch, aber nicht unerschwinglich, dafür jeder Comfort vorhanden. Ein Hauptanziehungspunkt für den Fremden sind marokkanische Teppiche, Lederwaren und Artikel aus Messing und Bronze. Alle diese Dinge erhält man jedoch in Gibraltar, das durch einen (mit Ausnahme von Freitag) täglichen Localdampferdienst mit Tanger verbunden ist, in reicherer Auswahl und billiger. Auch für indische Nippes und sonstige



Linke Batterie S. M. Schiffes „Saida".

orientalische Curiosa ist Gibraltar ein besserer Markt als Port Said und selbst Aden.

Nach Gibraltar! — Schlechtes Wetter. — Algeçiras. — Freitag den 13. November gieng S. M. Schiff SAIDA bei frischem Böenwetter aus Südwest unter Segel, um die Straße von Gibraltar zu kreuzen. Der Schiffscommandant wollte auf die Dauer dieses Wetters vor dem spanischen Städtchen Algeçiras ankern, wo das Land wenigstens die Entwickelung von Seegang verhindert, während vor Gibraltar selbst der Südwest mit ungemilderter Stärke den Ankerplatz beherrscht und zu einem sehr schlechten macht. Gleich als die Corvette in die Meerenge eintrat, wurde ein sehr kräftiger östlicher Strom constatiert. Kurz darauf verhüllten dichte Regenschleier das Land von Europa sowie jenes von Afrika, um erst gegen $^1/_2$2 Uhr einen kurzen Blick auf den Felsen von Gibraltar zu gestatten, der aber genügte, um zu zeigen, dass das Schiff von dem unberechenbaren Strome schon zu weit nach Osten getragen worden war. Die SAIDA hatte in der Zeit von zwei Stunden nach dem Logg 16,5, nach den Peilungen aber 32 Seemeilen zurückgelegt. Es wurden sogleich, um bei dem frischen, bisher raumen Winde, der die Stärke 8 erreichte, anluven zu können, Bram- und Oberbramsegel fest gemacht und zwei Reefe in die Marssegel gestochen, worauf das Schiff an den Wind gelegt wurde. An ein erfolgreiches Auflavieren mit dieser Segelage und gegen einen solchen Strom war nicht zu denken. Überdies erhielt der Klüverbaum in einer Böe einen Sprung. Es wurden deshalb alsbald drei Kessel geheizt, während das Schiff sich unter Segeln so gut als möglich zu halten suchte. Als die Maschine um 4 Uhr bereit war, waren immerhin bis zum Ankerplatze etwa 10 Seemeilen aufzudampfen, was fast $2^1/_2$ Stunden in Anspruch nahm, obwohl das Schiff im Schutz des Landes schwächeren Strom aufsuchte. Um $6^1/_2$ Uhr Abends wurde bei noch immer strömendem Regen vor Algeçiras, wo fast Windstille herrschte, geankert, während die heftigen Böen weiter draußen das Wasser der Bai zu Staub und Gischt zerbliesen. Der österreichische Lloyddampfer HELIOS, der Tanger fast zugleich mit S. M. Schiff SAIDA angelaufen, es jedoch gleich wieder verlassen hatte, hatte nebst 12 anderen Dampfern, welche theilweise zu diesem Zwecke Gibraltar verlassen hatten, und mehreren Seglern ebenfalls im Lee von Algeçiras Schutz gesucht. Dieses Wetter währte noch die beiden folgenden Tage, um Montag den 16. heiterem Himmel und leichter Südwestbrise Platz zu machen. Der Schiffscommandant entsandte einen Officier und einen Maschinisten mit der Dampfbarkasse nach Gibraltar, um eine Firma ausfindig zu machen, welche die provisorische Reparatur des Klüverbaumes durch Schienen und Ringe bewerkstelligen könnte, und um mit dem k. und k. Consul wegen der Post und der benöthigten Lebensmittel ein vorläufiges Einvernehmen zu pflegen. Während dessen gieng die Corvette unter Segel. Die eintretende vollkommene Windstille machte es jedoch unmöglich, den Ankerplatz ohne Benützung der Maschine zu erreichen, weshalb die Segel geschlossen wurden. Nach geleistetem Territorialsalute ankerte die Corvette um 11 Uhr 11 Minuten a. m. auf der Rhede von Gibraltar.

Gibraltar. — Abänderung der Reise-Instructionen. — Das alsbald an Bord gesendete Postpaquet enthielt eine Überraschung: die Weisung des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, die Reise bei aus-

schließlicher Benützung der Segel bis Smyrna fortzusetzen, wo die k. u. k. Schul-Escadre die Ankunft der Saida erwarten werde, um die Seecadetten zu übernehmen und die eigenen Cadetten und Aspiranten, deren Prüfungstermine heranrückten, mit dem heimkehrenden Schiffe nach Pola zu senden. Dies bedeutete für das Schiff eine Verlängerung der Abwesenheit von der Heimat um voraussichtlich ein bis zwei Monate, und es ist gewiss ein Beweis der ungetrübten Harmonie und des allgemeinen dienstlichen und privaten guten Einvernehmens an Bord, dass keine Stimme des Bedauerns darüber laut wurde — im Gegentheile. Nur zwei Verlobte machten etwas lange Gesichter und mussten wirklich zwei Monate lang zum Schaden außerdem den Spott tragen.

Angesichts der voraussichtlich langen Kreuzung durch das Mittelmeer kürzte Fregattencapitän v. Wachtel den ursprünglich mit eilf Tage in Aussicht genommenen Aufenthalt in Gibraltar möglichst ab. Vier Tage waren jedoch zur Beschaffung und Einschiffung der Vorräthe nöthig. Am 20. November wurde Gibraltar unter Segeln verlassen.

Fahrt durch das Mittelmeer. — Kreuzen der auf der Ausfahrt beschriebenen Courslinie. — Begrüßung durch die k. u. k. Schul-Escadre. — Die im Sinne der erhaltenen Weisungen ohne Benützung der Dampfkraft ausgeführte Reise nach Smyrna nahm bei meist flauen Brisen 30 Tage in Anspruch, von denen der herrschenden Windstille und des ungünstigen Stromes wegen 24 Stunden an der spanischen Küste, vor dem Städtchen Marbella, und 48 Stunden an der Südküste Siciliens, vor der alten Normannenstadt Sciacca, vor Anker verbracht wurden. Die Megalo-Bai, auf Chios, musste von der Corvette der dort angetroffenen frischen Gegenwinde wegen für eine Nacht aufgesucht werden, um nicht schon gemachten Weg wieder zu verlieren, und in Vurlah musste das Schiff ankern, da heftige Regen und Nebel ein Anlaufen von Smyrna unmöglich machten. Das Wetter während dieser Reise war, wie nach der Jahreszeit zu erwarten, dem Segeln nicht besonders günstig, dagegen aber gestattete es den ungestörten Abschluss der Mannschaftsausbildung durch Wiederholung und Prüfung alles Gelernten. Cap Gata wurde am 25., Cap Spartivento am 30. November passiert. Am 2. December kam die Küste Siciliens in Sicht; erst am 8. jedoch konnte das Schiff Cap Passero im Rücken lassen. Am 12. December, nach einer Reisedauer von 15 Monaten und 7 Tagen, wurde die Route der Ausfahrt in

21^0 41′ Ostlänge
36^0 23′ Nordbreite

geschnitten, und hiemit war der Erdball vollständig umfahren.

In der Nacht vom 14. auf den 15. December wurde in einem Zuge mit raumem, frischem Winde der ganze griechische Archipel durchlaufen; doch schralte unter Chios der Wind, so dass erst am 19. December Smyrna erreicht wurde, nachdem von Kara Burnu bis Vurlah und von Vurlah bis zum Ankerplatze 37 Meilen dampfend zurückgelegt worden waren. Beim Insichtkommen der k. u. k. Schul-Escadre wurde der Heimats-Wimpel gehisst, der nach alter Tradition für je 1000 Meilen ein Meter maß und zu der stattlichen Länge von 36 Metern angewachsen war. Die k. u. k. Kriegsschiffe empfiengen die Saida, als sie langsam zwischen ihnen hindurchfuhr, mit den spontanen Äußerungen des Willkommens, die das Reglement in einem solchen Falle gestattet, brausende Hurrahrufe begrüßten das stolze Schiff von

den Wanten und den Hüttendecks, auf die sich Mannschaften und Stäbe drängten, und die lange nicht gehörten Klänge des Radetzky-Marsches rauschten vom Flaggenschiffe, der Fregatte RADETZKY, welche die Commandoflagge des k. u. k. Contreadmirals v. Rohrscheidt führte.

Drei Tage genügten, um den Wechsel der früher genannten Stabspersonen und die Verproviantierung des Schiffes durchzuführen, ein vierter wurde über Befehl des k. u. k. Escadre-Commandos zugegeben, um die Weisungen betreffs eines eventuellen theilweisen Mannschaftswechsels abzuwarten, um welche dieses Commando die Marinesection des k. u. k. Reichs-Kriegsministeriums telegraphisch gebeten hatte.

Heimfahrt. — Am Morgen des Weihnachtsabends trennte S. M. Schiff SAIDA sich von der k. u. k. Escadre, um den Weg heimwärts zu nehmen. Zum Schlusse der Reise wollte es scheinen, als reute die Windgötter die bisher dem Schiffe erwiesene Gunst, denn widrige, stürmische Winde hielten es bei Cap Matapan vom 26. December bis zum 5. Jänner gefangen. In diesen Tagen machte das Schiff, welches bei dem schweren Seegange und der reducierten Segelage selten weniger, oft auch mehr als acht Striche am Winde lag, lavierend etwa 600 Meilen, um sich endlich 30 Meilen in Lee der anfangs innegehabten Position zu befinden. Segel und Gut, ohnehin schon abgenützt, erlitten zahlreiche Havarien, und wie Erlösung von einem Alpdrucke war es, als am 5. Jänner endlich die Brise nach Südwesten raumte. Schon in der Nacht vom 6. auf den 7. Jänner sprang der Wind bei fallendem Barometer plötzlich mit einer Böe nach Westen um, so dass abgefallen und gereeft werden musste. Während des Reefens frischte der Wind zu Sturmesstärke und das Vormarssegel zerriss nach allen Richtungen. Es wurde sogleich das Kreuzmarssegel festgemacht, das doppelt gereefte Vorgaffelsegel beigesetzt und dann zum Wechseln des zerrissenen Segels geschritten. Nachdem Wind und Seegang aber noch immer zunahmen und zu befürchten stand, dass auch das Großmarssegel den wüthenden Böen zum Opfer fallen werde, während das Schließen des Vormarssegels nur mit unsäglicher Mühe und ein Wechseln desselben gar nicht möglich war, ergieng um Mitternacht der Befehl, die Maschine dampfbereit zu machen. Um 3 Uhr hatte sich die Situation in keiner Beziehung gebessert. Das Schiff machte nur wenig Weg und trieb gegen die Westküste der Insel Zante, auf deren Höhe es sich befand. Aus diesem Grunde ließ der Schiffscommandant die Segel schließen und mit halber Maschinenkraft gegen Luv aufdampfen, bis 10 Meilen Seeraum gewonnen waren. Um 7 Uhr morgens war diese Position erreicht, worauf neuerdings Segel beigesetzt und die Kesselfeuer abbrennen gelassen wurden. Doch schralte der nun rasch abflauende Wind im Laufe des Tages bis Nord-West, so dass Kephalonia mit Backbordhalsen nicht mehr doubliert werden konnte, weshalb wieder in ungünstigen, südwestlichen Coursen gesteuert werden musste. Am 8. setzte neuerdings flauer Süd-West ein, welcher bald nach Süd drehte und auffrischte. In der Nacht vom 9. auf den 10. wehte er wieder stürmisch und in äußerst heftigen Böen, doch kam die Corvette dabei rasch vorwärts und befand sich am Morgen des 10. auf der Höhe des Cap Linguetta, womit sie wieder in die heimatlichen Gewässer der Adria eintrat. Liebenswürdiger als das jonische Meer trugen diese nun das Schiff rasch dem Norden zu. Nur ein kurzer Aufenthalt im Hafen von Lissa unterbrach die Fahrt: die unerwartet lange

Reise hatte die Lebensmittel zur Neige gehen gemacht und eine Ergänzung derselben war nothwendig geworden.

Beendigung der Missionsreise. — Am Morgen des 16. Jänner konnte das Nachterkennungssignal für die Signalstation am Fort Mussil abgegeben werden und am Vormittage desselben Datums konnte die Corvette im Centralhafen an einer Boje vertäut werden, womit ihre Missionsreise, welche 16 Monate und 10 Tage gedauert hatte, zu Ende geführt war.

Am 17. und 18. Jänner wurde das Schiff in See und im Hafen von Seiner Excellenz, dem Hafenadmiral, Viceadmiral Freiherrn von Pitner inspiciert und am 19. Jänner 1892 abgerüstet.

Die große Familie, zu welcher das lange Zusammenleben in Freud und Leid den Commandanten, den Stab und die Mannschaft geeint hatte, zerstreute sich in alle Winde. Die Bande sind aber nicht vollkommen gelöst und stets verfolgt jeder mit Interesse die Schicksale des einstigen Reisegefährten, den naher Umgang ihn schätzen gelehrt hat.

Deswegen erweckte es auch allgemeine Freude, als die Marinesection des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums speciell dem ehemaligen Schiffscommandanten öffentlich eine schmeichelhafte Anerkennung für alles Geleistete zutheil werden ließ — strahlte doch ein Theil des Lobes auf jeden einzelnen zurück, der nach bestem Können seine Pflicht erfüllt hatte. Der betreffende Admiralsbefehl ist ein passendes Schlusswort für die Beschreibung der „Erdumsegelung S. M. Schiffes Saida in den Jahren 1890/91/92“:

Admiralsbefehl Nr. 4.

„Die Rückkehr S. M. Schiffes Saida von der Reise um die Erde nach einer mehr als sechzehnmonatlichen Abwesenheit in den Centralhafen der k. u. k. Kriegsmarine bietet dem Reichs-Kriegsministerium (Marinesection) im Ausgange der letzthin vor der Außerdienststellung des Schiffes vorgenommenen und durchgehend günstig lautenden Inspicierung den angenehmen Anlass, der erfolgreichen Lösung aller dem Commando des Schiffes bei Durchführung der Missionsreise übertragenen Aufgaben im besondern zu gedenken.“

„S. M. Schiff Saida hat bei dieser Erdumsegelung von den 37 000 Meilen des Gesammtweges über 32 000 Meilen ausschließlich unter Segel zurückgelegt; ebenso wurden die zahlreich berührten Häfen und Ankerplätze, wo immer die Verhältnisse dies gestatteten, nur unter Segel angelaufen beziehungsweise verlassen, vermöge welcher echt seemännischen Führung der Navigation das Schiffscommando nicht allein den Hauptzweck der Missionsreise, die praktische Ausbildung der eingeschifften Seecadetten im Dienste zur See, im vollen Umfange zu erreichen, sondern auch die vollwertige maritime Schulung der gesammten Schiffsbemannung wesentlich zu fördern vermochte.“

„Ebenso wurde nicht unterlassen, ungeachtet der seltenen Benützung der Maschinenkraft der fachlichen Ausbildung des Maschinenpersonals die nothwendige Sorgfalt zuzuwenden und wurden auch hierin sehr zufriedenstellende Resultate erzielt.“

„Das Schiffscommando war nicht allein bei der Navigation, sondern bei allen Anlässen und Gelegenheiten in anerkennenswerter Weise darauf bedacht, ohne Beeinträchtigung der vielseitigen mit der Missionsreise verbundenen Zwecke sich die möglichst wirtschaftliche Gebarung mit dem Material und den zur Verfügung gestellten Geldmitteln angelegen sein zu lassen, ebenso wie es dem-

selben dank der allzeit aufgebotenen Umsicht und Fürsorge auch gelungen war, während des ganzen Verlaufes der Reise jeder bedeutenden Havarie vorzubeugen."

„In Würdigung dieser vom Schiffscommando mehrfach erbrachten Beweise einer ebenso umsichtigen wie zielbewussten, vom besten Erfolge begleiteten Thätigkeit und im Hinblick auf die in musterhafter Weise erfüllten Aufgaben der Mission, gereicht es dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium, Marinesection, zur besonderen Befriedigung, dem mit der Commandoführung S. M. Schiffes Saida betraut gewesenen Fregattencapitän Josef Wachtel Edlen von Elbenbruck für diese vorzüglichen und verdienstvollen Leistungen die vollste Anerkennung im Namen des Allerhöchsten Dienstes auszusprechen."

Wien, am 31. Januar 1892.


Freiherr von Sterneck m. p,
Admiral.

sollen dank der allseit aufgebotenen [illegible] war, während des ganzen Verlaufes der Reise jeder bedenklichen Havarie vorzubeugen."

„In Würdigung [illegible] Tüchtigkeit und [illegible] Hingebung [illegible] der Mannschaft [illegible] für diese [illegible] die vollste Anerkennung im Namen des Allerhöchsten Dienstes auszusprechen."

Wien, am 31. Jänner [illegible].

Freiherr von Sterneck m. p.
Admiral.



Photolith. u. Druck v. C. Angerer & Göschl, Wien.

II. Theil.

Mauritius.

Navigatorisches; Flagge; Maritime Etablissements. Militärisches; — Verfassung; Revenuen, Ausgaben; Producte; Industrie; Zuckerfabrication; Handel und Verkehr — Geldmarkt. Approvisionierungsverhältnisse; Arbeitslöhne; Sanitäres.

Navigatorisches. — Die Umgebung von Port Louis besitzt so viele durch ihre auffallende Form ausgezeichnete Markierungspunkte, dass das Anlaufen dieses Hafens bei nur halbwegs sichtigem Wetter gar keine Schwierigkeiten bietet. Schiffe, welche die Insel Mauritius anlaufen, sichten zuerst die im Osten von Port Louis gelegenen Berge, von denen der Piether Both und der Pouce am leichtesten zu erkennen sind. Ersterer hat bei günstiger Beleuchtung und besonders von der Nordwestseite her betrachtet, Ähnlichkeit mit einer in viele Gewänder gehüllten menschlichen Figur. Minder phantasievoll kann seine Gestalt als die eines spitzen, zahnförmigen Kegels beschrieben werden, der auf seiner Spitze einen runden Felsblock als Knauf trägt. Der Pouce sieht, besonders vom Westen betrachtet, einem aufgestellten Daumen ähnlich. Auch die im Südwesten des Pouce liegenden Gebirgsstöcke Corps de Garde, Rempart und Trois Mamelles sind auffallend und gut wahrnehmbar. Die Stadt selbst gewährt dem einlaufenden Schiffe keine günstigen Anhaltspunkte. Selbst die Citadelle ist des Hintergrundes wegen zu Zeiten schwer zu sehen. Bei mistigem Wetter geben die der Insel im Norden vorgelagerten Eilande gute Orientierungspunkte, da sie in diesem Falle gesichtet werden, lange bevor Mauritius selbst sichtbar ist.

Schiffe, die längere Zeit im Hafen bleiben, werden mit dem Buge nach Osten vertäut. Mit Rücksicht auf die gefürchteten Mauritius-Cyklonen soll es von Vortheil sein, wenn sich mehrere Schiffe breitseits aneinander vertäuen, doch sollen es nicht weniger als drei sein. Die Anker für die Vertäuung, die vom Lotsen (Hafencapitän) für nothwendig befunden wird, werden, falls das Schiff zu viel taucht, von Lichterbooten ausgebracht, beziehungsweise gelichtet, welche Boote die Hafenbehörde beistellt.

Anlegeplätze sind zur Genüge vorhanden. Bei den Docks und längs der Quais auf der Ostseite des Hafens können selbst große Schiffe mit Tauchungen bis zu 6 *m* anlegen. Bei Benützung der Dampfbarkasse muss, besonders in dem südlich von den vertäuten Schiffen gelegenen Theile des Hafens, Vorsicht gebraucht werden, da über einzelnen seichten Stellen so wenig Wasser ist, dass dieses tief tauchende Boot den Grund berühren kann.

Flagge. — Wenig bekannt dürfte es sein, dass die Colonie officiell eine eigene Flagge besitzt, die von den Handelsschiffen häufig als Topflagge, mitunter auch als Heckflagge geführt wird. Diese Flagge ist blau und zeigt in dem am Leik liegenden oberen Quadranten einen goldenen (gelben) Stern, im anderen einen goldenen Schlüssel, in der Mitte unten ein Schiff mit vollen Segeln (weiß) und darüber zwei verschlungene weiße Bänder mit der Devise „*Stella clavisque maris Indiae*“.

Maritime Etablissements. — Der innerste, nordöstliche Winkel des Hafens, das Trou Fanfaron, ist zur Anlage eines commerziellen Docks benützt worden, das den Namen Albion Dock führt, einer Gesellschaft von Privaten angehört und ein Capital von 3 Mill. Frcs. repräsentieren soll. Die dazu gehörigen Magazine, Etablissements etc. bedecken einen Flächenraum von mehr als 22 000 m^2. Ein Theil der Magazine liegt auf einem Hügel, ein anderer, großer Theil auf angeschüttetem, ehemals sumpfigem Terrain, welches der Gesellschaft von der Colonialverwaltung unentgeltlich überlassen wurde, wogegen sie sich zur Anschüttung verpflichtete. Dieser Verschüttung wird eine wesentliche Besserung der sanitären Verhältnisse in der Nachbarschaft zugeschrieben.

An den aus Piloten gebildeten Quais, die eine Entwickelung von 335 *m* besitzen, können Schiffe, welche nicht mehr als 6,4 *m* (21′) tauchen, direct anlegen.

Die Magazine sind gegenwärtig 58 an der Zahl, wovon die meisten aus Eisenschienen und Wellblech ausgeführt. Nur ihrer neun sind Steinbauten. Das Albion Dock hat seinen eigenen Güterbahnhof, der durch Hänge-Rollbahnen mit allen Magazinen verbunden ist. Von dort zu den Schiffen oder Lichterbooten geschieht der Warentransport mittels zweiräderiger, von Maulthieren gezogener Karren. Die Einschiffung selbst geschieht nur durch Lastträger. Die Anzahl der fix angestellten Arbeiter soll 400 betragen, zeitweise sollen jedoch auch 1000 bis 1200 angestellt sein. Die Arbeitszeit währt von 6 bis 9 Uhr früh und von 10 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags. Für die fix angestellten Arbeiter und deren Familien sind auf dem rückwärtigen, höher gelegenen Grunde, nahe der Eisenbahnstation, Arbeiterhäuser vorhanden. Dort befinden sich auch Remisen und die Stallungen der Zugthiere.

Der durch dieses Dock laufende Import umfasst Reis, etwas Jute und Guano, der Export feinen und grobkörnigen Rohrzucker. Der letztere wird noch vor der Stauung in die Lagerhäuser in seiner Emballage von Säcken, welche aus den Blättern der Vacoas-Palme geflochten sind, einer Pressung durch hydraulische und Handpressen unterworfen, um sein Volumen zu verkleinern.

Die drei Trockendocks und der Patentaufschlepp, welche ebenfalls zu dem Etablissement gehören, sind von den Lagerhäusern getrennt. Die Leitung dieses Theiles der Anlagen liegt gegenwärtig in den Händen des Herrn C. Lemeur, der zwei Ingenieure und etwa 40 Arbeiter beschäftigt und seinerseits dem Director des Albion Dock untersteht.

Die Dimensionen der drei parallel nebeneinander liegenden Trockendocks sind:

Dock	Länge		Breite		Mittlere Tiefe
	unten	oben	unten	oben	
	m				
„Stevenson“	115,20	117,00	15,24	18,29	5,64
„Albion“	96,93	99,36	15,24	18,29	5,64
„Hay“	96,93	98,76	11,58	14,02	8,81

Die Docks sind zum großen Theile aus dem Felsen gesprengt, und auch nicht überall — etwa nur auf einem Drittel der Flächen — mit Steinquadern ausgemauert.

Jedes Dock hat in einem eigenen Pumpenhaus seine eigenen Pumpen, die nach Angabe des Dockleiters das Dock binnen zwei Stunden trocken legen können.

Der Patentaufschlepp befindet sich im westlichen Theil des Complexes. Das Aufschleppen des mit Rollen auf Schienen laufenden Schlittens geschieht mittels einer endlosen Kette, die durch Dampfkraft in Umlauf versetzt wird.

Zu den Docks gehört eine Gießerei, eine Grobschmiede, ein Dampfhammer und eine kleine Maschinenhalle mit Dampfbetrieb, in welcher Werkzeugmaschinen für Metallbearbeitung stehen. Für Holzbearbeitung ist außer einer Circularsäge keine Maschine vorhanden. Dem Anscheine nach können die vorhandenen Werkstätten nur kleinere Werkstücke liefern, obwohl angegeben wurde, dass auch die größten Reparaturen ausgeführt werden könnten.

Eine geringe Quantität Schiffbauholz wird in Vorrath gehalten.

Die Werkstätten haben gegenwärtig wenig Beschäftigung. Während in früheren Zeiten selbst Segelschiffe mittlerer Größe dort gebaut wurden, kommen, seit die Dampfer mehr und mehr die Segelschiffahrt verdrängen, nur mehr kleinere Reparaturen vor.

Außer diesen besteht in Port Louis noch eine kleine Reparaturswerkstätte, welche der Hafenbehörde zugehört und ausschließlich für den eigenen Bedarf arbeitet.

Militärisches. — Die wegen ihrer relativen Lage zu Indien und der Capcolonie strategisch sehr wichtige Insel Mauritius hatte 1890 eine Garnison, bestehend aus einem Bataillon des 64. (South Staffordshire) Infanterieregimentes (4 Compagnien à 105 Mann), weiters aus 110 Mann Artillerie und einem kleinen Detachement Genietruppen (Engineers), welche sämmtlich unter dem Commando eines Generalstabs-Obersten (Staff Colonel) standen.

Drei Compagnien liegen in den Baracken von Curepipe, welcher Ort, hoch gelegen, als der angenehmste und gesündeste Aufenthaltsort im Bereiche der Insel bekannt ist; eine Halbcompagnie liegt in Port Louis in den Line Barracks und eine Halbcompagnie in Grand Port. Diese beiden Halbcompagnien werden aus sanitären Rücksichten von drei zu drei Monaten abgelöst.

Die Bequartierung in Curepipe bestand aus hölzernen Baracken — doch waren auch Ziegelbaracken im Baue, da beabsichtigt wurde, auch das zweite, zur Zeit in Capstadt garnisonierende Bataillon des Regimentes nach Mauritius

zu verlegen; es ist dies der erste Schritt zur Schaffung eines strategischen Stützpunktes, dessen Nothwendigkeit in England in dem Maße besser begriffen wird, in welchem die Idee platzgreift, dass Großbritannien für den Fall eines Krieges nach Osten sich des alten Seeweges bedienen müsse. Zu diesen Baracken wird das auf der Insel gebrochene und bedeutend billigere Steinmateriale nicht verwendet, weil es, aus Lava bestehend, porös, wasserdurchlässig und stets feucht ist.

Die militärischen Ubicationen liegen auf einem ausgedehnten Wiesengrunde. Jeder Zug hat sein eigenes Zimmer, so auch die aus 38 Mann bestehende Musikabtheilung. Je zwei dieser Zimmer bilden eine Baracke, welche noch einen Waschraum enthält. Die Küche ist in einem abgesonderten Häuschen untergebracht.

Die Mannschaftszimmer sind in größter Ordnung gehalten. Die Geräumigkeit der Zimmer wird dadurch bedeutend erhöht, dass die eisernen Betten aus zwei der Längsrichtung nach ineinanderschiebbaren Theilen bestehen. Die Matratze liegt aufgerollt am Kopfende des Bettes, darauf das übrige Bettzeug.

Die Verpflegung ist die beim englischen Heere übliche: um 1 Uhr Suppe, 1 ℔ (45,4 *dg*) Rindfleisch, 1 ℔ Brot; um 6 Uhr abends Thee und Brot, wofür die Leute 2 Pence (8,7 kr. i. G.) von der Löhnung zurücklassen.

Eine sehr bemerkenswerte Einrichtung sind die Lesezimmer für Mannschaft und Unterofficiere; sie sind mit einer großen Anzahl von belletristischen und militärischen Zeitschriften ausgestattet, zu deren Beschaffung jeder Mann einen kleinen Beitrag leistet. Der Rest wird vom Staate beigesteuert, der auch die nöthigen Räumlichkeiten beistellt.

Viele von der Mannschaft sind verheiratet. Für diese bestehen eigene Baracken, die für jedes Ehepaar Zimmer und Küche enthalten. Für die Kinder besteht eine vom Ärar unterhaltene Schule.

Die Exercitien füllen etwa sechs Monate des Jahres aus; während der Regenzeit und während der heißen Monate wird nicht exerciert.

Die Monturen werden aus England bezogen. Jeder Mann erhält jedes zweite Jahr eine vollständige Uniform und jährlich zwei Paar Schuhe.

Die Officiere sind in eigenen Pavillons untergebracht, welche im Vergleiche zu den Mannschaftszimmern mit spartanischer Einfachheit ausgestattet sind. Die Messe gebietet über ein ganzes Häuschen mit mehreren Appartements und besitzt wertvolles Glas, Porcellan und Silberzeug, das jedoch ihr Eigenthum ist.

Die gesammten Kriegsvorräthe stehen unter der Verwaltung eines Hauptmannes, der einem eigens für diesen Dienst creierten Corps angehört. Ihm ist ein Artillerie-Hauptmann zugetheilt. Die Befestigungen, alle noch aus der Franzosenzeit herrührend, waren für damalige Verhältnisse stark; die ganze Küste der Insel ist mit aufgelassenen Werken, Batterien und Martellothürmen eingesäumt. Gegenwärtig sind nur mehr Fort George am Eingange des Hafens von Port Louis und Fort Adelaide, die Citadelle, besetzt. Der Eintritt in diese Forts ist nicht gestattet, was aber den Eindruck ihrer Friedfertigkeit nicht modificiert.

Die Einwohner der Insel werden zu keinerlei militärischer Dienstleistung herangezogen. Für den Unterhalt der Garnison leistet die Colonie gegenwärtig einen Beitrag von jährlichen 20 000 £.

Verfassung. — Die Colonien Großbritanniens zerfallen, je nach ihrer Verfassung, in drei Kategorien:

1. Kroncolonien sind solche, in denen die Krone (d. i. die Königin im Einvernehmen mit dem britischen Parlament) die unbeschränkte Controle über die Gesetzgebung (d. h. im Gegensatze zu den beiden anderen Kategorien außer dem Vetorechte auch das Recht activer Gesetzgebung) hat, während die Administration von Staatsbeamten geführt wird, welche der Controle durch die Regierung des Mutterlandes unterworfen sind.

2. Colonien, die eine Volksvertretung, aber keine verantwortliche Regierung[1]) besitzen, in deren Gesetzgebung die Krone nur das Vetorecht hat, während die Regierung des Mutterlandes sich die Controle über alle Staatsbeamten vorbehält.

3. Colonien, welche eine Volksvertretung und verantwortliche Regierung besitzen, in deren Gesetzgebung die Krone lediglich das Vetorecht hat, und die Regierung Englands bloß über den Gouverneur Controle ausübt.

Mauritius zählt unter die Kategorie der Kroncolonien. Es hat eine Kammer, die zum kleineren Theile aus Abgeordneten besteht, während die Vollzugsgewalt von einem Rathe (*Executive Council*) ausgeübt wird, dessen Mitglieder von der Krone ernannt werden.

Von den Mitgliedern der Kammer nehmen acht jeweilig ihre Sitze ex officio ein, und zwar:

1. Der Commandant der Truppen,
2. der Colonialsecretär,
3. der Staatsanwalt (*Procureur*),
4. der Ober-Steuereinnehmer (*Receiver General*),
5. der Ober-Revisor (*Auditor General*),
6. der Zolldirector (*Collector of Customs*),
7. der Chef des Einwanderungs-Bureaus (*Protector of Immigrants*),
8. der Verwalter der Kronländereien und Chef des Vermessungs-Bureaus (*Surveyor General*).

Neun Mitglieder werden für die Dauer je einer Legislaturperiode, d. i. fünf Jahre, von der Königin ernannt. Von diesen muss wenigstens ein Drittel aus Personen bestehen, die kein öffentliches Staatsamt bekleiden; gegenwärtig sind dies aber fünf Mitglieder, während der Sanitätschef, der Director des k. Observatoriums, der Postdirector und der Staatsanwalt-Substitut die restlichen vier abgeben.

Die gewählten Mitglieder sind zehn an Zahl, die sich aus je einem von jedem Landbezirke und zwei vom Bezirke Port Louis gewählten zusammensetzen. Die Wahlberechtigung ist gleich wie die Wählbarkeit ausschließlich den mündigen Männern vorbehalten und an eine vom Steuercensus abhängige Qualification gebunden; demzufolge sind nur Wähler, und als solche wählbar:

1. Eigenthümer von liegendem Besitze im Bereich der Colonie mit dem Ertrage von mindestens 300 Rupien jährlich (25 Rupien monatlich).

2. Pächter oder Mieter von solchem Besitze, welche die genannte Summe als Pacht oder Zins zahlen.

[1]) Unter einer „verantwortlichen Regierung" werden die Minister vom Gouverneur nach den Anforderungen der jeweiligen Majorität in der Volksvertretung ernannt, die übrigen hohen Staatsbeamten jedoch durch den Gouverneur im Einvernehmen mit dem Ministerrathe. Zu keiner dieser Ernennungen ist die Approbation der Regierung des Mutterlandes erforderlich.

3. Eigenthümer von beweglichem Besitze im Bereich der Colonie im Werte von wenigstens 3000 Rupien.

4. Personen mit einem Gehalte von mindestens 600 Rupien jährlich (50 Rupien monatlich).

5. Personen, die jährlich für irgend eine Licenz eine Steuer von mindestens 200 Rupien entrichten.

Nicht wählbar sind bezahlte Staats- und städtische Beamte, Priester irgend welcher Religion, sowie die Wahlcommissäre.

Die Kammer kann zu jedem Zeitpunkte vom Gouverneur für aufgelöst erklärt werden.

Staatshaushalt. — Bis zum Jahre 1854 waren die Bilanzen stets günstige, und ein namhaftes Superplus konnte zu öffentlichen Zwecken verwendet werden. Mit der in diesem Jahre ausgebrochenen Cholera jedoch begann eine Reihe von unglücklichen Ereignissen, wie Epidemien, Stürme und Missernten, welche häufig ein Deficit erscheinen ließen, das durch Anleihen gedeckt werden musste. Trotzdem 1871 bis 1880 die Einkünfte 723 876 £, die Ausgaben aber nur 710 261 £ betrugen, erreichte die öffentliche Schuld der Colonie 1883 700 000 £. 1885 war ein besonders ungünstiges Jahr, das ein Deficit von 108 182 £ brachte und die Schuld auf 756 750 £ vermehrte. Ein stetiges Auf- oder Abwärtsschreiten ist nicht vorhanden. Die Revenuen hängen in erster Linie von den sehr capriciösen Zuckerernten ab, so dass manches Jahr unerwarteterweise ein verhältnismäßig großes Deficit entsteht, während manchesmal ebenso unerwartet sich das Deficit des Voranschlages in ein Superplus verwandelt, so z. B. im Jahre 1890, wo die Staatseinkünfte von 777 477 £ den Voranschlag um 37 644 £ übertrafen, während die Ausgaben von 770 531 £ um 26 475 £ hinter den erwarteten zurückblieben, so dass statt des in Aussicht gestandenen Deficits von 57 170 £ ein Überschuss von 7000 £ verblieb. 1890 war aber ein schlechtes Zuckerjahr — und thatsächlich ergibt eine Prüfung der verschiedenen Items, dass der Überschuss nur ein scheinbarer ist, denn die Bahnen bezogen während eines großen Theiles des Jahres ihre Kohlen aus den eigenen Reservevorräthen, weil die australischen Kohlenlieferungen wegen des großen Strikes nicht eintrafen, daher auch nicht gezahlt wurden etc. 1889 aber ergab eine gute Zuckerernte und es resultierte aus dem Jahresabschlusse ein Cassarest von 18 480 £. Einige gute Jahre könnten den Staatsfinanzen von Mauritius etwas auf die Beine helfen. Sie müssten aber bald eintreten, denn der Marktwert des Rohrzuckers geht infolge der übermächtigen Concurrenz rapid herunter, so dass 100 *kg*, welche bei der Ausfuhr 1888 mit einem Werte von 22 Rupien declariert waren, 1889 nur mehr 20 und 1890 gar nur mehr 18 Rupien repräsentierten.

Schulwesen. — An der Spitze der Schulen von Mauritius steht das *Royal College*, eine Staatsschule, welche das *Royal College Proper*, eine der Londoner Universität affiliierte Mittelschule, und je eine *Royal College School* in Port Louis und in Curepipe als vorbereitende Schulen in sich begreift. Ihr Lehrkörper besteht aus dem Rector und 42 Professoren. Acht Privat-Unterrichtsanstalten sind mit dem *Royal College* associiert, d. h. sie haben denselben Lehrplan wie diese Schulen, an welchen ihre Zöglinge jährliche Prüfungen ablegen.

Die Zahl der Schüler des *Royal College* betrug 1889 446, 1890 475. Die beiden besten Schüler, die jährlich die Anstalt verlassen, werden zur Vollendung ihrer Studien nach England gesandt und durch vier Jahre hindurch mit einem Stipendium von 200 £ ausgestattet. Außerdem erhalten sie freie Überfahrt hin und zurück. Die Unterhaltungskosten des *Royal College* betragen im Jahresdurchschnitte etwa 150 000 Rupien. Der Rector führt in seinem Hauptberichte für 1890 an, dass er sich in den letzten Jahren durch die Ergebnisse der jährlichen Prüfungen von einem allgemeinen Fortschritte überzeugt habe. Dass dies im ganzen Schulwesen überhaupt der Fall sei, zeigt sich eclatant darin, dass sich seit 1880 die Zahl der Staatsschulen verdoppelt, jene der Schüler verdreifacht hat, während die Bevölkerungszahl in dieser Zeit nur von 360 847 auf 377 986 (Ende 1890) gestiegen ist.

Für die elementare Bildung sorgten 1889 144 Schulen mit 15 552 Schülern, worunter 71 Staatsanstalten und 73 subventionierte Privatschulen. Die Zahl der Schüler in den staatlichen Schulen betrug in dem genannten Jahre 7880 (5439 Knaben und 2441 Mädchen), für welche eine Auslage von rund 157 000 Rupien erforderlich war. Die Privatschulen wurden von 7672 Kindern (4380 Knaben und 3292 Mädchen) besucht; die ihnen gewährten staatlichen Subventionen betrugen 83 400 Rupien. Im ganzen verausgabte 1889 die Regierung für Schulbildung (inbegriffen die Kosten der Administration und 2100 Rupien für die Industrie-Abtheilung) 413 146 Rupien (1890 422 298).

Die staatlichen Schulen sind allen Religionen und Confessionen gleichmäßig offen und Religionsunterricht wird auf Wunsch der Eltern von den bezüglichen Seelsorgern ertheilt. Die Privatschulen dagegen sind confessionell, und zwar sind 48 katholisch, 22 anglikanisch und 3 presbyterianisch. Der Stundenplan der Staatsschulen umfasst 5 Stunden täglich, mit 5 Unterrichts- und 2 freien Tagen in der Woche. Die Vortragssprache aller Schulen ist die englische, doch ist auch das Französische obligat. Ein nicht geringes Contingent zu den Elementarschülern stellen die Kinder der indischen Emigranten, für welche auch Indier und Indierinnen als Lehrer und Lehrerinnen angestellt sind.

Producte und Industrien. — Die Zuckerfabrication. — Handel. — Das Hauptproduct der Insel ist seit 1825 der Rohrzucker. In diesem Jahre wurde der Export der Insel nach den britischen Häfen und Besitzungen freigegeben, und dies veranlasste, dass fast jede andere Cultur aufgegeben wurde, um ausschließlich den damals hoch im Werte stehenden Zucker zu producieren. Es war daher nahezu gleichbedeutend mit dem vollständigen Ruin der Insel, als verschiedene Ursachen zusammenwirkten, um in den Sechzigerjahren eine Reihe von Misserfolgen in der Zuckerrohrcultur hervorzubringen. Seit jener Zeit hat sich dieser Fabricationszweig unter der Ägide der Wissenschaft und durch die Seltenheit der verheerenden Wirbelstürme wieder sehr gehoben, und der Zuckerexport ist gegenwärtig dem Gewichte nach dem der besten Jahre vor 1868 und 1869 überlegen.

Die lebhafte Concurrenz [1]) der Zuckerproduction in allen Welttheilen aber und das Herabgehen der Preise machten diese Industrie, so wie sie auf Mauritius

[1]) 1876 betrug die Gesammtmenge des in Verkehr gesetzten Zuckers etwa 3,1—3,2 Millionen Tonnen, wovon Mauritius etwa den 16. Theil lieferte. 1884 hatte sich die Menge des Zuckers auf 5,3—5,4 Millionen Tonnen gesteigert, wozu die Insel nur mehr $^1/_{39}$ beistellte.

betrieben wird, zu einer kaum lebensfähigen; nur bei Engagierung aller Fortschritte der Technik, bei Einführung der strengsten Ökonomie, bei vollständiger Ausnützung des besten Rohmateriales und bei Anwendung des Principes ausgedehnter Arbeitstheilung (gegenwärtig fabriciert jede Plantage für sich ihren Zucker) wird sie rentabel werden können. Man hat dies auch bereits eingesehen und besonders die Regierung ist bestrebt, neue Maschinen und neue Verfahren einzuführen, und Versuche über geeigneten Dünger und geeignete Gattungen von Zuckerrohr anzustellen.

Zuckerrohr wird im December, Jänner, Februar oder März gepflanzt und dementsprechend nach $1^1/_2$ Jahren im September, October oder November geschnitten. Ein Drittel der Arbeiter hackt die Rohrstengel mit einer Art Gartenmesser ab, ein anderes Drittel entledigt sie ihres oberen Theiles, der zu Stecklingen benützt wird, und der Blätter, und der Rest verführt das zu etwa meterlangen Stücken geschnittene, ursprünglich 3—5 *m* lange Rohr zu der Mühle. 10—20 Kulis haben hier Mühe, das mächtige Walzwerk, welches meist aus drei, oft aus fünf gusseisernen Walzen besteht, mit Material zu versorgen, das ihm eine schiefe Ebene zuführt. Der schmutziggraue Saft (Vesou), der in reichlichen Mengen (60—61, bei Anwendung hydraulischen Druckes auf die Zapfen der Walzen auch 65—70% des Gewichtes) ausgepresst wird, fließt in cementierten oder eisernen Canälen ab. Die holzige Faser, die als Rückstand des Rohres resultiert (Bagasse) wird zusammen mit den getrockneten Blättern des Zuckerrohres, wo diese nicht verfüttert werden, als Brennmaterial zur Feuerung der Dampfkessel verwendet, und die erhaltene Asche mit entsprechenden Zusätzen den Feldern wieder als Dünger zugeführt. Der Vesou wird demselben Scheidungs- und Saturierungsverfahren unterzogen wie der Saft der Zuckerrüben und schließlich in einer Vacuumpfanne eingedampft. Bei der Scheidung wird der nach seinem Erfinder sogenannte Icery-Process angewandt, wonach statt Kalkmilch Calciumbisulphit in den Vesou eingeführt wird. Der so erhaltene Sirup, Clairée, wird in große flache Pfannen abgelassen, wo er erstarrt und krystallisiert. Das gelbliche, noch sehr mit Sirup durchtränkte Product wird nun in Centrifugalschleudern (Turbinen), die 1200 Touren pro Minute machen, ausgeschleudert. 12—24 dieser Maschinen sind in Reihen unmittelbar neben den Kühlpfannen aufgestellt. Unter den Augen des Zuschauers wird die fast goldgelbe Farbe des mit Spaten eingeführten Zuckers immer heller, und nach wenigen Minuten fast rein weiß; einigemal wird während dieses Processes Dampf in die Masse eingelassen, der den Zucker gleichsam wäscht, indem das daraus condensierte Wasser den Sirup verdünnt und das Ausschleudern erleichtert. Die an den Wänden der Turbine bleibende, lose zusammenhängende Schichte ist Zucker erster Qualität und besteht aus einzelnen bis centimetergroßen, wasserhellen Krystallen. Der abgeflossene Sirup wird ein zweites und drittesmal derselben Procedur unterzogen und liefert Zucker zweiter und dritter Qualität, ersterer aus kleinen Krystallen, letzterer aus einem gelblich-weißen Pulver bestehend. Dieser Zucker wird in Säcke aus den Blättern der Vacoapalme verpackt und ist fertig zum Export. Der nach der dritten Verarbeitung abfließende fast schwarze Sirup wird als Melasse den Destillerien zugeführt, welche daraus ein anderes nicht unwichtiges Product, Rum, schaffen.

Der größte ökonomische Fehler dieses Systemes liegt darin, dass der Saft des Rohres durch die Walzen nur sehr unvollständig ausgepresst wird. Bei der Fabrication des Rübenzuckers ist man aus diesem Grunde zu dem

Diffusionsverfahren übergegangen, welches nicht die Zellenwände zerreißen muss, um den zuckerhältigen Saft zu gewinnen, sondern das kleingehackte Material mit jeder gewünschten Vollständigkeit auslaugt. Dasselbe System muss sich auch bei der Rohrzuckerfabrication mit Vortheil anwenden lassen. Während S. M. Schiff SAIDA im Hafen von Port Louis lag, wurde eben auf dem der „*Oriental Bank Estates Company*“ gehörigen *Britannia Estate* dieses System versucht. Die officiellen Berichte über dieses Experiment, das im Beisein des Gouverneurs und aller Spitzen als eine Staatsaffaire ausgeführt wurde, ergaben das überraschende Resultat, dass nach der neuen Methode um 30% mehr Zucker aus einem gegebenen Quantum Rohr erzeugt werden könne!

Die Kosten der neuen Apparate, welche übrigens nicht bedeutend sind, waren aus dem Staatssäckel bestritten worden, und die Eigenthümer zahlen sie in kleinen Raten zurück — ein Vorgang, der gegen jedermann beobachtet werden soll, welcher Lust zu dieser Neueinführung äußert.

Über die gesammte Zuckerproduction existieren keine genauen Daten, da bloß der Export jeweilig verzeichnet wurde. Doch dürfte der auf der Insel gebliebene Theil geringfügig sein und in nicht allzuweiten Grenzen variieren.

Der Export betrug:	1812	467 t	
	1823	13 211 „	
	1833	32 536 „	
	1845[1]	42 217 „	
	1854	84 913 „	
	1855	127 325 „	
	1863	132 372 „	
	1867	96 860 „	
	1868	95 754 „	
	1877	189 164 „	
	1884	125 654 „	
	1888	130 066 „	(28,75 Mill. Rup.)
	1889	141 783 „	(28,99 „ „
	1890	128 406 „	(23,48 „ „

Lange Zeit hindurch war das Mutterland weitaus das beste Absatzgebiet für den erzeugten Zucker, das 1840—1849 neun Zehntel, 1850—1859 fast drei Viertel, 1860—1869 aber kaum mehr die Hälfte und 1890 etwa ein Neuntel desselben absorbierte.

Das heutige Hauptabsatzgebiet, Indien, erschien erst 1862 auf der Bildfläche und consumiert jetzt über die Hälfte des Exportes.

Die Hauptmärkte für den Mauritiuszucker waren:

	1888	1889	1890
	Tonnen		
Indien mit	66 077	63 982	68 261
Australien mit	31 775	41 635	30 186
England selbst mit	12 292	14 113	14 996
Capcolonie mit	8 667	10 666	11 741
Vereinigte Staaten mit	6 340	8 949	1 505
Ceylon mit	2 820	1 199	597

[1]) 1843 war ein Missjahr, in dem bloß 26 530 t exportiert wurden.

Durch diese Ziffern ist das Absatzgebiet, auf welches Mauritius in Zukunft rechnen darf, knapp umschrieben: Es deckt Indien zum Theile, Australien und das Cap.

In England selbst findet der Rohrzucker der Insel lediglich als Rückfracht für Segelschiffe und nur des Zolltarifes wegen Eingang.

Der in Mauritius erzeugte Rum ist nur zum kleineren Theile feines, zum größten Theile aber minderwertiges, bloß aus den Abfällen der Zuckermühlen hergestelltes Product, das einen scharf saueren Geschmack besitzt. Das erstere findet seinen Weg meist auf den Londoner Markt, das letztere nach Madagaskar. Allein auch dort beginnt fremde, besonders deutsche Ware (billiger Façon-Rum) es zu verdrängen. Wie die Zuckerproduction ist auch jene des Rums vom Ertrage der Zuckerernte abhängig und sehr variabel. Das Jahr 1889 producierte 3 345 134 *l* (ungerechnet den eigenen Bedarf der Insel) im Werte von 36 500 £.

Außer der Cultivierung des Zuckerrohres betrieben schon die Franzosen den Bau verschiedener Gewürzarten, des Kaffees, der Baumwolle und des Indigo. Die Monomanie der Zuckerproduction drängte diese Bestrebungen in späterer Zeit immer mehr zurück, bis sie in neuerer Zeit erst wieder mehr Beachtung gefunden haben. Heute produciert Mauritius wieder Vanille, Gewürznelken, Muskatnuss, Ingwer, Pfeffer, Betel und Kampfer; Indigo, Baumwolle, Kaffee und Thee. Von Bedeutung ist aber nur die Production von Vanille und Gewürznelken.

Vanille, die Frucht verschiedener Kletterpflanzen aus der Familie der Orchideen (*Vanilia planifolia* und *aromatica* liefern die echte Vanille; erstere ist die auf Mauritius cultivierte) hat ihren Namen aus der spanischen Sprache (*vainilla*, Diminutiv von *vaina*, Schote). Die Pflanze wird als Setzling an geeigneten Bäumen angeheftet und auf Lattengittern gezogen, welche zwischen den Baumstämmen angebracht sind. Im dritten Jahre beginnt sie zu tragen, wozu jedoch die Blüten künstlich befruchtet werden müssen, da eine Selbstbefruchtung durch den Bau der Blüten ausgeschlossen ist, und das Insect, welches in der Heimat der Vanille — Mexico — die Übertragung des Pollens besorgt, nur dort vorkommt. Die Pflanze trägt bis zu ihrem 40. Lebensjahre Früchte. Diese sind längliche Schoten von 12—24 *cm* Länge und bis zu 1 *cm* Durchmesser — Dimensionen, welche sie im Laufe eines dreimonatlichen Reifungsprocesses annehmen. Sie werden jedoch vor dem vollständigen Reifen gepflückt, im Momente, wo sie beim Biegen knistern ohne zu brechen. Reife, geplatzte Schoten sind wertlos. Die gepflückten Schoten werden in Mauritius in siedendem Wasser abgebrüht und dann, in Wolldecken gehüllt, eine Woche lang der Sonnenwärme ausgesetzt, wobei ein Gährungsprocess vor sich geht, der nach Einigen den aromatischen Stoff, das Vanilin, in dem schwarzen mit vielen kleinen glänzenden Samenkörnern durchsetzten Brei, der die Schote erfüllt, erst entwickelt.

Die Vanille von Mauritius enthält durchschnittlich 2,48% (die aus Java stammende 2,75, die mexicanische nach Merck 6,9 nach Anderen aber 1,69%) dieses Stoffes, welcher bei der nun folgenden Lufttrocknung häufig außen an den Schoten als weißer Reif sublimiert. Diesen Reif, Givre genannt, bezeichnen die Producenten als Kennzeichen guter Ware — jedoch braucht auch gute Vanille diese Ausblühung nicht zu zeigen. Bei Vanille guter

Qualität muss die Schote 18—24 *cm* lang sein und sich biegen lassen, ohne zu brechen. Die Außenseite muss der Farbe nach dunkel chokoladebraun, ohne graue Punkte sein und fettig glänzen, ohne jedoch auf Papier Fettflecke zu hinterlassen. Die umgebogene Spitze der Schote muss weiß und unverletzt sein, die Schote selbst wohlgefüllt, dünnschalig und wenig gerunzelt. Für den Handel werden drei Qualitäten nach Länge und Farbe aussortiert. Auf der Insel selbst wird die Vanille nach dem Orte der Production als Flacq, Grand Port, Mapou etc. bezeichnet. Je 50 Stück werden mit Staniol eingehüllt und in Blechkisten zu 25—50 *kg* Inhalt verpackt. Der Durchschnittswert der Vanille in loco ist 31—33 fl. Gold pro Kilogramm (15—16 Rupien pro Pfund engl. à 4 Päckchen); mindere Qualität ist zu 9—10 Rupien pro Pfund erhältlich. Auf dem europäischen Markte gebietet die über London importierte Mauritius-Vanille über Preise von 8—35 fl. Gold pro Kilogramm. Die durchschnittlich producierte Menge beträgt 20 000 *kg* (1889 21 500 *kg* im Locowerte von 337 272 Rupien).

Gewürznelken, ein Product des 1770 von Labourdonnais eingeführten Caryophyllus aromaticus, eines zu den Myrthaceen gehörigen Baumes mit dunkelgrünem lorbeerähnlichem Laube, bilden ebenfalls eines der wichtigeren Producte der Insel, sind jedoch gegen die von Amboina und den Phillippinen gelieferten minderwertig, klein und arm an ätherischem Öle. Sie werden zumeist nach Frankreich exportiert, wohin 1889 Mauritius und Réunion zusammen etwa 21 000 *kg* verschickten, was dem Ertrage von etwa 3000—4000 Bäumen gleichkommt.

Von Bedeutung für die Zukunft von Mauritius kann die Gewinnung von Aloe-Fasern werden. Diese entstammen einer Agave, die gemeinhin den Namen der „hundertjährigen Aloe“ führt. Genügsam und frugal, gedeiht diese Pflanze vorzüglich auf dem durch die frühere verständnislose Cultur des Zuckerrohres ausgesogenen Boden, besonders in den Küstenstrichen des Nordens. Dreißig verschiedene Factoreien sind mit der Verarbeitung dieser Pflanze beschäftigt. Die Blätter werden zwischen geriffelten Walzen zerquetscht, die Fleischtheile hierauf ausgewaschen und die restierenden Fasern getrocknet und gekämmt. Die weiße seidenglänzende Faser wird zu Tauwerk, Sackstoffen, Kaffeesäcken, in neuerer Zeit auch wie jene des neuseeländischen Flachses zu Triebbändern verarbeitet. Mauritius liefert jedoch nur Rohmaterial u. zw. in jährlich wachsenden Mengen. 1889 ergaben sich dessen 2 728 991 *kg* im Werte von 967 077 Rupien.

Auch andere Pflanzenfasern werden, wennschon in geringeren Mengen, gewonnen, besonders Jute, welche von einem ein- oder zweijährigen Strauche aus der Familie der *Tiliaceen* herrührt, und neuseeländischer Flachs, der von *Phormium tenax*, einer *Liliacee*, stammt.

Als sonstige Producte der Insel wären noch verschiedene Bau- und Nutzhölzer, frisches Ost, die verschiedensten Gemüse und gesalzene Fische zu nennen. Zu den ersteren gehört auch das von *Diospyros reticulata* und *D. melanidea* stammende Ebenholz, von dem im Jahre 1889 61 m^3 im Werte von 5090 Rupien exportiert wurden. Das Obst begreift alle Früchte der Tropen und einige der gemäßigten Zone; Orangen und Weintrauben gedeihen jedoch nicht. Mango, Banane und Ananas werden in unzähligen Spielarten hervorgebracht. Die Litchi-Frucht (aus Süd-China, von *Nephelium* oder *Euphoria Litchi* stammend, über walnussgroß, kugelig, mit einer rothen, rauhen Haut, nach deren Abziehen das weiße, durchscheinende Fleisch zum Vorschein kommt, mit einem großen

Steinkern und Geschmack wie die sogenannten Erdbeer- oder Isabellen-Trauben), die Pampelmuse (von der wahrscheinlich Pamplemousses seinen Namen hat, eine orangeähnliche Frucht, die bis zu 6 *kg* schwer wird); die Avogato-Birne (von *Persea gratissima* oder *Laurus Persea*, von apfel- oder birnförmiger Gestalt, halbreif mandelartig, reif wie Butter schmeckend und mit Pfeffer, Salz und Brot oder mit Rum und Zucker zu genießen), endlich auch die Feige sind andere Früchte, welche die Insel hervorbringt.

Der declarierte Gesammtwert des Exportes betrug:

1888.............	3 284 044 £
1889.............	3 319 868 „
1890.............	2 762 082 „

In diesen Ziffern spricht sich wieder deutlich der Ausfall der Zuckerernte 1890 aus.

Die Einfuhr der letzten Jahre betrug:

1888....	1 653 867 £	ohne Edelmetalle....		1 534 120 £
1889....	1 767 656 „	„	„	1 561 121 „
1890....	1 670 282 „	„	„	1 637 538 „

Diese Werte scheinen ein außerordentliches Übergewicht der Ausfuhr über die Einfuhr anzudeuten, welches Bild sich jedoch sehr verändert, wenn man statt der hier angeführten Werte der Ausklarierung im Abfahrtshafen die Locowerte setzt, welche im Durchschnitte um 40% höher sind, als jene, so dass die Werte der Ein- und Ausfuhr dann etwa folgendermaßen gegen einander stehen:

Im Jahre		1888	1889	1890
		£		
Einfuhr	Ware.........	2 147 768	2 185 688	2 338 395
	Edelmetalle ...	121 727	206 450	327 441
	Summe....	2 269 495	2 392 138	2 665 836
		£		
Ausfuhr	Ware.........	3 229 189	3 280 672	2 696 293
	Edelmetalle ...	54 846	39 196	65 789
	Summe....	3 284 035	3 319 868	2 762 082

Es wäre jedoch irrig, diese Werte in ihrer Ganzheit auf die Insel Mauritius zu beziehen; ein großer Theil hievon, dessen Ausdehnung nicht ersichtlich gemacht werden kann, gehört dem Durchfuhrhandel an, da Mauritius das commerzielle Centrum für fast alle seine Dependenzen (Seychellen, Chagos etc.) bildet, welche ihre Producte über Port Louis verschiffen und ihren Bedarf über diesen Knotenpunkt decken.

Die wichtigsten importierten Artikel und die Preisänderung, welche Seetransport, Zoll etc. hervorbringen, zeigt die folgende Tabelle:

Artikel	Platzwert in £ Loco Verschiffungshafen 1888	Loco Mauritius 1888	Loco Verschiffungshafen 1889	Loco Mauritius 1889	Loco Verschiffungshafen 1890	Loco Mauritius 1890
Baumwollstoff {im Stück und verarbeitet}	104 668	165 163	97 842	154 380	125 463	194 985
Bier, Wein, Spirituosen	86 806	149 686	85 662	150 655	82 366	136 723
Droguen	16 574	28 742	17 112	29 934	18 267	30 220
Dünger und Dungmittel	125 604	216 874	215 561	370 056	110 022	175 776
Eisen und Stahl	14 454	24 896	19 864	34 582	19 369	32 027
Getreide und Mehl	526 157	730 601	403 877	559 967	515 377	707 017
Kohle	35 117	94 464	83 939	227 445	54 237	140 815
Kurz- u. Messerschmiedwaren	45 025	77 971	56 634	98 627	104 345	172 469
Lebensmittel, verschiedene	136 391	220 468	125 811	204 590	143 455	223 189
Leder und Lederwaren	21 729	37 073	26 047	44 844	24 372	39 925
Maschinen und Maschinenbestandtheile	8 001	13 922	13 528	23 810	20 961	34 795
Öl jeder Gattung	52 694	79 164	60 156	82 195	76 406	112 165
Schafwollstoffe {im Stück und verarbeitet}	14 728	25 082	21 243	36 437	21 860	35 827
Schnittwaren	35 408	60 739	33 331	57 565	40 724	66 708
Tabak	18 533	29 244	13 978	22 350	19 330	29 878
Vieh	39 479	69 764	29 538	52 474	33 274	55 182

Der allergrößte Theil des Handels liegt in englischen Händen. Vom Importwerte pro 1889 entfielen nur 453 241 £, also weniger als ein Viertel, vom Exportwerte 428 021 £, somit etwa ein Achtel, auf außerengliche Staaten — davon wieder der größte Theil auf Frankreich, das fast alle Luxusartikel liefert. Die österreich-ungarische Monarchie ist an dem Handel von Mauritius gar nicht betheiligt.

Verkehr. — Im überseeischen Verkehr von Mauritius dominiert die englische Flagge, der von den 465 Schiffen, welche im Jahresdurchschnitte die Insel anlaufen, etwa 350 angehören. Ein regelmäßiger Dampferverkehr wird durch die *Castle Mail Packet Company*, durch die *Messageries Maritimes* und seit Juni 1890 auch durch die *British India Steam Navigation Company* unterhalten.

Schiffahrtsverkehr von Mauritius in den letzten drei Jahren:

Im Jahre	Angekommene Schiffe Anzahl	Angekommene Schiffe Tonnengehalt	Abgegangene Schiffe Anzahl	Abgegangene Schiffe Tonnengehalt
1888	465	314 432	449	307 912
1889	476	336 812	441	329 245
1890	456	343 302	463	346 320

1889 waren von den angekommenen Schiffen 131 Dampfer und zwar der Flagge nach

englische	65	mit zusammen	102 311 t
französische ...	51	„ „	89 842 „
dänische	11	„ „	6 732 „
deutsche	3	„ „	2 975 „
niederländische .	1	„ „	1 203 „

Von den Segelschiffen waren:

englisch..........	287	mit	109 267 t
französisch	43	„	11 634 „
deutsch	11	„	6 070 „
amerikanisch	5	„	2 914 „
italienisch	3	„	2 109 „
schwedisch........	3	„	960 „
norwegisch	2	„	542 „
dänisch	1	„	163 „

Von den auslaufenden Segelschiffen fanden nicht alle volle Ladung; einige mussten in Ballast absegeln.

Zum Importe indischer Kulis bedient man sich gegenwärtig der Dampfer, seltener der Segelschiffe. 1890 wurden Kulis durch acht Dampfer, aber nur durch einen einzigen Segler nach Mauritius gebracht. Ihre Anzahl belief sich auf 3025, von denen 1094 von Calcutta und 1931 aus Madras stammten. Man will jedoch das Anwerben von Arbeitskräften im Gebiete von Bengalen wegen der stets zu befürchtenden Einschleppung epidemischer Krankheiten ganz aufgeben.

Der interne Verkehr der Insel wird großentheils durch die Eisenbahnen besorgt, deren drei Linien sämmtlich Staatseigenthum sind. Der Ausbau der Moka Line von ihrem damaligen Endpunkte, Montagne Blanche nach dem Endpunkte der North Line, Rivière Sèche, wurde 1890 in Angriff genommen und dürfte bereits durchgeführt sein. Ohne diesen Theil, der eine Länge von 15—20 *km.* besitzt, hat das Eisenbahnnetz der Insel eine Ausdehnung von 148 *km.* Die Kosten des Betriebes beliefen sich 1890 auf 1 106 304 Rupien gegen 1 306 396 Rupien im Jahre 1889. Dieses scheinbare Ersparnis liegt hauptsächlich in dem Nichteintreffen der australischen Kohlenfrachten infolge des Strikes der Kohlenarbeiter und der Seeleute. Die Einnahmen des Eisenbahn-Departements betrugen 1890 1 575 889 Rupien gegen 1 801 213 Rupien im Vorjahre, eine Differenz, die den geringen Ertrag der Zuckerernte ausdrückt.

Sehr gute Straßen drainieren die Landschaften gegen die Eisenbahnlinien. Die an der See gelegenen Plantagen bringen ihre Producte auch zur See auf Küstenfahrern, welche ihren französischen Namen Chasse marée beibehalten haben, nach dem Verschiffungsplatze Port Louis. Die Chasse marée von Mauritius sind nette Fahrzeuge mit hübschen Linien und Gaffelschoonertakelung, die zwischen 30 und 200 *t* Deplacement messen; die größeren vollführen auch Seereisen nach Réunion und selbst nach Rodriguez.

Eine Telegraphenverbindung zum Anschlusse an irgend eines der submarinen Kabel ist schon seit vielen Jahren ein Desideratum, unerreichbar aus den bereits im I. Theile [1]) entwickelten Gründen. Auf der Insel selbst laufen

[1]) Seite 45 und 56, wo auch die seither erfolgte Verwirklichung erwähnt ist.

vielbenützte Telegraphenlinien längs der Eisenbahnstrecken. Der Depeschenverkehr mit davon abliegenden Orten wird durch Boten besorgt. In neuerer Zeit hat sich auch eine Telephongesellschaft gebildet, deren Abonnement die meisten größeren Handelsfirmen und sehr viele Privatpersonen gezeichnet haben.

Geld- und Approvisionierungs-Verhältnisse. — Die officielle Münze der Insel ist die Rupie, getheilt in 100 Cents. Der Wert der Rupie, nominell 96 Kreuzer in Gold, ist jedoch thatsächlich bedeutenden Schwankungen unterworfen und besonders in der letzten Zeit tief unter den normalen gesunken. Außer den silbernen Rupien und den bronzenen Scheidemünzen existieren noch coloniale Staatsnoten zu 10 und 5 Rupien, die jedoch nur im Bereiche der Insel selbst in Zahlung genommen werden, umsomehr, als sie in der Regel unsäglich zerlumpt und schmutzig sind. Außerdem wird aber jedes bekannte Geld, natürlich mit entsprechendem Verluste, wenigstens von allen Detaillisten angenommen — womöglich auch gegeben, weshalb man beim Wechseln stets achten soll, ob man nicht statt eines Shillings eine minderwertige halbe Rupie oder ein Frankstück erhalten habe. Wechsel werden auf London zum Tagescurse gezogen. Für die Aufnahme größerer Geldbeträge ist jedoch Port Louis kein geeigneter Ort, da bloß Rupien im Verkehr sind und englische Goldmünzen nur zufällig und in sehr geringer Menge vorgefunden werden.

Für sonstige Approvisionierung ist Port Louis günstig. Lebensmittel und Maschinen-Betriebsmaterial sind stets in genügender Menge und guter Qualität vorhanden; nur Zwieback für die Mannschaft ist nicht vorräthig, sondern wird auf Bestellung erzeugt. Das für S. M. Schiff Saida täglich gebackene Quantum Zwieback betrug durchschnittlich 950 *kg* — an der Lieferung waren die beiden leistungsfähigsten Bäckereien von Port Louis betheiligt.

Das leistungsfähigste Haus für die Approvisionierung von Schiffen ist die Firma V. Laurent et Co., welche auch die Lieferung für S. M. Schiff Saida besorgte.

Die Preise für Lebensmittel und Maschinenbetriebsmateriale stellten sich mit November 1890 wie folgt:

	Für je ein	In Gold	
		fl.	kr.
Frisches Brot	*kg*	—	19,5
Frisches Fleisch	"	—	39,0
Zwieback	"	—	27,0
Gesalzenes Rindfleisch	"	—	58,5
Reis	"	—	14,0
Mehlspeise	"	—	77,5
Fisolen	"	—	21,0
Erbsen	"	—	15,5
Ochsen, lebend	Stück	101	14,0
Salz	*kg*	—	09,0
Käse	"	1	55,5
Zwiebel	"	—	15,5
Zucker	"	—	18,5
Kaffee	"	1	48,0

	Für je ein	In Gold fl.	kr.
Essig	Liter	—	34,0
Wein	"	—	37,0
Pfeffer	*kg*	1	16,5
Steinkohle	*t*	26	52,0
Olivenöl (Speiseöl)	*kg*	1	40,0
" (Schmieröl)	"	1	31,0
Cocosöl	"	—	39,0
Palmöl	"	—	51,0
Baumwollabfälle (weiß)	"	—	77,5
" (färbig)	"	—	62,5
Unschlitt	"	—	70,0

Arbeitslöhne. — Da die dienende Classe sowohl im Hause als beim Feldbau und Handwerk zum allergrößten Theile aus den genügsamen und frugalen Indern, bei den Kaufleuten aus Chinesen, sich recrutiert, sind die Arbeitslöhne im allgemeinen niedrig. Neu Eingewanderte werden schlechter bezahlt als Leute, die schon längere Zeit in der Colonie gelebt haben. Taglöhner verdienen sich $^1/_2$—$^3/_4$ Rupie täglich ohne Verpflegung oder etwa 80 Rupien jährlich mit Verpflegung. Die letztere begreift gewöhnlich etwa ein bis zwei Pfund (engl. = 45·4 bis 91 *dg*) Reis für den Tag und monatlich zwei Pfund (91 *dg*) indischen Hirse (*Dhâl*), zwei Pfund gesalzene Fische, ein Pfund (45·4 *dg*) Öl und ein Pfund Salz, dann die Wohnung. Dienstboten zahlt man etwa 180 Rupien jährlich; die Bediensteten der Kaufleute erhalten etwas mehr. Von Handwerkern bekommen die höchsten Löhne Zimmerleute, Tischler und jene Leute, welche die Bedienung der Zuckerrohrmühlen und das Versieden des Vesou zu Zucker beaufsichtigen. Diese stehen sich auf etwa 40 Rupien monatlich. Am schlechtesten gezahlt sind Matrosen, die höchstens mit etwa 14 fl., im Durchschnitte aber mit 8 fl. monatlich entlohnt werden.

Sanitäres. — Die hygienischen Verhältnisse von Port Louis müssen als schlechte bezeichnet werden. Das Trinkwasser ist sehr ungesund und sollte nur filtriert genossen werden, eine Vorsichtsmaßregel, die besonders den Indern und Créolen kaum begreiflich zu machen ist. Gerade diese Classen von Leuten werden deshalb sehr häufig von Erkrankungen der Verdauungsorgane, wie chronische Diarrhöe und Dysenterie heimgesucht. Wechselfieber ist in Port Louis endemisch und nimmt mitunter einen epidemischen Charakter an; Todesfälle infolge von Malaria gehören nicht zu den Seltenheiten.

Nicht nur die letzteren, sondern die Nachweisung von Erkrankungsfällen und die Ziffern der Mortalität auf Mauritius überhaupt zeigen einen innigen Zusammenhang mit den meteorologischen Verhältnissen, besonders mit dem Regenfall. Drei bis vier Monate nach dem Niederschlags-Maximum tritt die größte Anzahl der Erkrankungen und Todesfälle auf. Ein genügend deutliches Bild der allgemeinen gesundheitlichen Zustände erhält man, wenn man bloß die Sterbefälle, welche ja der Registrierung nicht entgehen können, in Betracht zieht:

Sterblichkeit in ihrem Verhältnisse zum Regenfall.[1])

Jahr	1881		1882		1883		1884		1885		1886		1887		1889	
Monat	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle	Regenfall in Zollen	Todesfälle
Jänner.....	7,63	353	21,14	412	**10,97**	439	8,47	478	6,54	446	4,80	406	**15,72**	416	14,20	439
Februar....	3,95	376	10,37	437	6,74	456	5,35	589	4,30	564	5,61	482	9,67	495	**16,61**	492
März	**12,39**	616	**22,12**	571	10,02	641	9,62	592	6,91	930	4,38	556	10,56	941	14,13	566
April......	8,34	660	4,42	672	11,65	697	8,92	559	5,47	**930**	**6,76**	553	4,24	**1181**	7,40	605
Mai	3,24	718	2,22	**1136**	9,48	**736**	**10,43**	**660**	**9,77**	918	3,36	596	6,94	1010	2,66	**627**
Juni.......	6,84	**754**	3,87	1127	4,46	664	2,86	528	7,84	683	2,11	**621**	3,21	737	3,56	612
Juli	2,29	605	6.79	773	1,45	598	3,32	528	3,97	737	3,61	455	4,10	565	2,17	538
August	1,96	417	2,59	561	3,07	537	1,21	501	4,39	522	1,24	467	2,79	540	6,13	453
September..	1,70	356	5,00	436	2,51	487	1,59	426	2,97	459	1,03	465	1,71	400	2,20	412
October	4,71	298	2,05	587	2,59	530	3,87	387	2,55	432	2,34	426	3,91	428	1,94	398
November ..	7,57	319	1.37	372	1,99	548	3,58	418	2,04	364	1,74	432	2,02	430	7,23	387
December ..	3,26	354	7,45	399	9,59	408	1,31	491	5,60	388	3,38	380	3,00	447	15.82	387
Summe...	63,88	5826	89,39	7438	74,52	6741	60,53	6103	62,35	7423	40,86	5839	67,87	7690	94,05	6110

Die Ziffern der Tabelle zeigen, dass in allen Jahren die größte Sterblichkeit im letzten Herbstmonate und in den beiden ersten Wintermonaten herrschte, dass daher die Regen des letzten Sommermonates und der Herbstmonate diejenigen sind, die durch ihre Reichlichkeit die sanitären Verhältnisse am ungünstigsten beeinflussen. Doch kann dieser allein der ganze Einfluss nicht zugeschrieben werden, da Niederschlags-Maxima, welche in die Wintermonate fallen, wie z. B. in den Jahren 1884 und 1885, keine Mortalitätsmaxima im Gefolge haben.

Die Sterblichkeit variiert sehr in den verschiedenen Theilen der Insel; die Höhenlage des betreffenden Districtes scheint hiebei in erster Linie einflussnehmend zu sein, wie die folgende dem Jahre 1888 entnommene Tabelle zeigt:

Bezirk	Ortschaft	Seehöhe	Anzahl der Todesfälle in ‰ der Bevölkerungszahl	Davon infolge Fieber ‰ der Bevölkerungszahl
Pamplemousses	Lower Pamplemousses	95'	38	30,6
	Ville Bagne	600'	19,9	11,9
Moka	Pailles	170'	31,4	20,6
	Quartier militaire	1300'	20,6	8,4

[1]) Als Regenfall ist das Mittel von 8 Stationen auf Mauritius angegeben.

In der Hafenstadt selbst herrscht das Fieber, das für die Größe der Mortalität vor allem bestimmend ist, in besonders hohem Grade vor, und die Sterblichkeit ist eine erschreckend hohe. Auch hier zeigt die Statistik den Wert der Höhenlage und guter Drainage, welche aus natürlichen Gründen um so besser ist, je höher die Stadtheile gelegen sind:

Bezirk	Östlicher (Eastern)		Camp Malabar		Citadel		Vallée Pitot	
Jahr	Mortalität ‰	Davon infolge Fieber ‰	Mortalität ‰	Davon infolge Fieber ‰	Mortalität ‰	Davon infolge Fieber ‰	Mortalität ‰	Davon infolge Fieber ‰
1886	80,0	57,6	42,6	30,9	17,7	10,1	20,7	17,3
1887	93,6	71,3	49,7	41,1	23,0	12,4	22,8	14,2
1888	71,6	53,3	48.2	31,0	21,3	10,8	16,1	12,3
Mittel	81,6	60,7	46,8	34,3	20,6	11,1	19,8	14,6

Camp Malabar ist das schmutzige Indierviertel, der östliche District jener Stadtbezirke, welche an dem südlichen Theile des Hafens gelegen sind.

Der hoffnungslosen Insalubrität von Port Louis ist es auch zuzuschreiben, dass die wenigen Europäer, welche mit ihren Familien noch die Stadt bewohnten, nach und nach ebenfalls in die Umgebung hinausziehen, woraus die merkwürdige Thatsache resultiert, dass die Einwohnerzahl von Port Louis stetig abnimmt, während jene der Insel wächst.

Mauritius hatte 1886......... 368 145 E., Port Louis 62 811 E.
1887......... 368 178 „ „ „ 61 978 „
1888......... 369 362 „ „ „ 61 371 „
1889......... 372 664 „ „ „ 61 170 „
1890......... 377 986 „ „ „ etwa 60 000 „

Die ungünstigen Gesundheitsverhältnisse der Insel bringen es mit sich, dass auch viele Heilanstalten vorhanden sind. Etwa 130 Zuckerplantagen haben sogenannte Spitäler, die eigentlich aber nur Marodenhäuser sind. In der Stadt Port Louis befindet sich ein großes Spital mit Betten für 500 Kranke, dem auch ein kleineres mit 50 Betten in Beau Bassin als Dependenz zugehört. Dr. F. V. Pouguet, der Spitalsleiter, theilte dem Schiffs-Chefarzt S. M. Schiffes Saida, Linienschiffsarzt Dr. Brillant, folgende Details über die Thätigkeit des Spitals mit:

Im Jahre 1889 wurden 4879 Kranke darinnen behandelt, darunter 818 Frauen und Kinder, wovon 4555, = 93,5 %, als geheilt entlassen werden konnten; 307, = 6,4 %, starben. Unter den Kranken waren 404 Europäer, 2058 Créolen und 2417 Indier.

Die häufigsten Krankheiten waren:

Malaria und Folgezustände 1576 Fälle = 32,30%
Erkrankungen der Verdauungsorgane 450 „ = 9,22 „
Darunter Dysenterie......................... 195 „
Erkrankungen der Respirationsorgane 537 „ = 10,98 „
Davon Lungentuberculose...................... 196.

Unter den an Malaria Erkrankten waren: 138 Europäer, 640 Créolen, 798 Indier.

Von den an Lungentuberculose behandelten Fällen betrafen: 4 Europäer, 115 Créolen, 77 Indier.

Unter den an Dysenterie Behandelten waren: 13 Europäer, 55 Créolen, 127 Indier.

Außerdem waren noch venerische und syphilitische Erkrankungen ziemlich häufig.

Die Gesammtausgaben für das Spital betrugen 1889: 93 473 Rupien, d. i. etwa 73 000 fl. i. G. Davon:

Gehalte, fixe	13 080,00	Rs.
„ temporäre	13 513,00	„
Medicamente und chirurgische Instrumente	6 749,00	„
Kost, Feuerung und Öl	42 202,36	„
Kleider und Wäsche	9 493,94	„
Instandhaltung des Gebäudes	2 000,00	„
Beleuchtung (elektrisch)	4 270,88	8
Sonstige Auslagen	2 162,24	„

Die britischen Colonien West-Australien, Süd-Australien, Victoria, Tasmanien, Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland.[1])

Militärisches und Kriegsmaritimes. Maritime Etablissements in den besuchten Städten. Vergleichende Zusammenstellung der Staatsverfassungen. Staatshaushalt. Kronländereien. Erziehungswesen. Producte, Industrie, Arbeitslöhne. Handel und Verkehr nach Außen. Theilnahme Österreich-Ungarns daran. Chancen einer Lloyd-Linie nach Australien. Verkehr im Innern. Geld und Approvisionierungsverhältnisse.

Militärisches.

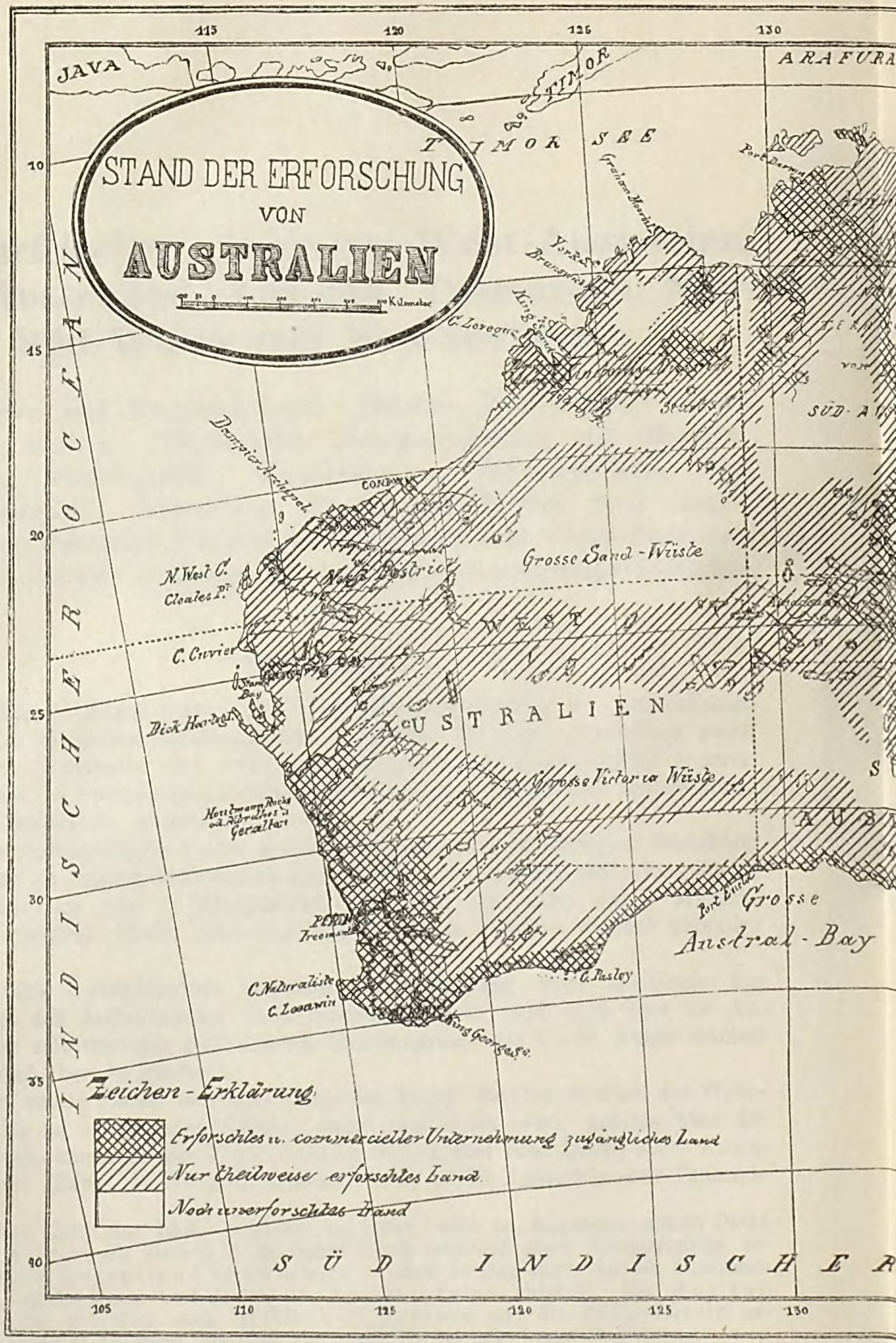
a) Im allgemeinen. Die eigenthümliche Stellung der australischen Colonien im britischen Staatsverbande einerseits, die Lage Australiens gegen die übrigen Welttheile, und seine geographischen Absonderlichkeiten andererseits, geben die Bedingungen zu den ungewöhnlichen militärischen Institutionen, welche in Australien angetroffen werden.

Der erstangeführte Factor macht die Colonien in militärischer Beziehung schon jetzt im Frieden vollkommen unabhängig; jede Colonie stellt ihre eigene Streitmacht, die nur in Kriegszeiten und auch nur dann durch britische Truppen verstärkt würde, wenn eine Bedrohung der Colonien wirklich plausibel erschiene.

Zu der kostspieligeren maritimen Vertheidigung muss allerdings das Mutterland den bedeutendsten Theil beisteuern, doch sind auch hier die Anfänge einer selbständigen australischen Kriegsmarine, wie in der Folge erörtert werden wird, bereits gemacht.

Der zweite Factor bestimmt in großen Zügen die Organisation der Wehrmacht: die zu erwartenden Feinde, welch immer sie seien, müssen über die Wasserstraße kommen. Bis Vladivostok sind es aber rund 5000, bis S. Francisco etwa 6500, bis Saigon allerdings nur 2000, immerhin aber Tausende

[1]) Um nicht eine Lücke auftreten zu lassen, wird im folgenden, soweit Daten erhältlich waren, auch die von S. M. Schiff Saida während dieser Mission nicht besuchte Colonie Queensland berücksichtigt, so dass annäherungsweise ein Gesammtbild der verschiedenen Verhältnisse in Austral-Asien entsteht. (Zu Austral-Asien werden außerdem noch Britisch-Neuguinea und die Fidji-Inseln gezählt, selbständige Colonien, die aber hier nicht in Betracht kommen können.)


STAND DER ERFORSCHUNG
VON
AUSTRALIEN
Kilometer
JAVA
TIMOR
TIMOR SEE
ARAFURA
INDISCHER OCEAN
SÜD INDISCHER
Grosse Sand-Wüste
WEST AUSTRALIEN
Grosse Victoria Wüste
Grosse Austral-Bay
Dampier Archipel
N. West C.
C. Cuvier
Dick Hartog I.
C. Leeuwin
C. Naturaliste
C. Pasley
Perth
Fremantle
Port Eucla
SÜD-A
Zeichen-Erklärung
Erforschtes u. commercieller Unternehmung zugängliches Land
Nur theilweise erforschtes Land
Noch unerforschtes Land

Karte 12.


SEE
NEU
GUINEA
Torres Strait
C. York
GOLF
von
CARPENTARIA
KORALLEN SEE
C. Melville
Barrière Riff
Mackay
QUEENSLAND
Rockhampton
St. Sandy I.
Moreton B.
Pt. Danger
Port Macquarie
Newcastle & Port Hunter
SYDNEY & Port Jackson
Spencer Golf
Investigator Str.
Kangaroo I.
Encounter Bay
Portland
C. Otway
C. Howe
Wilson Promontory
Bass Strait
King I.
Flinders I.
Hunters I.
OCEAN
STILLER OCEAN
135
140
145
150
155
160
10
15
20
25
30
35
40

von Meilen. Daher haben die Colonien Zeit zur Vorbereitung, und die Organisation ihrer Wehrmacht basiert auf dem Milizsystem, mit kleinen permanenten Cadres.

Der dritte Factor, zum Theile im Vereine mit dem zweiten, bestimmt Gattung, Zahl und Beschaffung der Streitkräfte. Als Feinde können nur schwache Heeresabtheilungen in Betracht kommen, da viele Gründe gegen die Möglichkeit und Thunlichkeit sprechen, mit einer Armee in Australien einzufallen. Daher braucht auch das Aufgebot kein großes zu sein, und die erforderliche Zahl von wehrfähigen Männern kann durch freiwilligen Eintritt in die Wehrmacht erhalten werden, wenn schon dem Gesetze nach die Conscription statthaft ist. Die Handels-Emporien und strategisch wichtigen Punkte der Küstenlinie müssen gegen Kreuzerangriffe geschützt werden, daher sind Kreuzer und Torpedofahrzeuge nothwendig, dann permanente Befestigungen, deren Besatzungen entweder stehend erhalten oder aus der unmittelbaren Umgebung sofort zum Waffendienste einberufen werden können, ferner ein Corps von Mineuren für den unterseeischen Dienst (nachdem in England merkwürdigerweise dieser Diensteszweig vom Marinedienste getrennt ist), für welches das von dem Festungs-Artilleriecorps Gesagte ebenfalls Geltung hat. Die zur Abwehr einer etwaigen Landung bestimmte Infanterie braucht nummerisch nicht stark zu sein. Sie nimmt, wo sie sich nicht aus der großen Stadt recrutiert, den Charakter berittener Infanterie oder vielmehr berittener Schützencompagnien an, da rasche Mobilisierung an und für sich es den von vielen Meilen im Umkreise Einrückenden zum Gebote macht, ein Reitthier zu benützen und die Bewohner des offenen Landes ohnehin ihr halbes Leben im Sattel verbringen. Diese Corps sind eine Hauptcharakteristik der australischen Streitkräfte. Sie werden sehr gepflegt und von den militärischen Autoritäten auch sehr hoch geschätzt. Sie sind weit entfernt davon, Cavallerie zu sein und sollen nicht im Sattel fechten — sie sind aber sehr mobil und können eine wichtige Aufgabe der Cavallerie, den Kundschafter- und Nachrichtendienst, versehen. Dafür werden auch nur ganz kleine Corps wirklicher Cavallerie gehalten, einer kostspieligen Waffe, welche in Australien auch noch auf das schlimme Hindernis des Wassermangels stößt.

Die Feldartillerie nimmt ebenfalls keinen hervorragenden Platz ein — eine halbe bis drei Batterien zu acht Sechzehnpfündern — größtentheils reitende Batterien — bilden in dieser Beziehung das Um und Auf der einzelnen Colonien.

Von den wichtigsten Waffengattungen werden Reserven gehalten, welche indes nur unbedeutend sind, denn man zählt auf die Schützenclubs als Hauptreserven; diese sind zwar zu keinerlei Waffenübung verpflichtet, sind aber gegenwärtig im Begriffe, sich zu Schützencompagnien zu consolidieren.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die australischen Colonien in erster Linie nur auf ihre Vertheidigung bedacht sind, wie auch die Gesetze, welche die Aufstellung und Erhaltung einer Wehrmacht in den einzelnen Staatswesen sanctionieren, durchwegs Defence-Acts heißen. Doch sorgen dieselben Gesetze auch für eine eventuelle Verwendung der Truppen außerhalb der eigenen Colonie vor, und thatsächlich stellte Neu-Süd-Wales 1885 freiwillig eine Abtheilung seiner Truppen zum Feldzuge gegen den Sudan.

Die ersten ernstlich gemeinten Anfänge einer auf australischem Boden selbst recrutierten Streitmacht datieren aus dem Jahre 1854. Aus diesen Anfängen, welche lediglich die Bildung von Freischärler-Abtheilungen bezweckten,

haben hauptsächlich die zu verschiedenen Zeiten in Australien aufgetretenen Kriegsschrecken langsam aber stetig das gegenwärtige System der Milizen herausgebildet. Im Jahre 1870 hielt man die Sache für genügend fortgeschritten, um sämmtliche britischen Truppen aus den Colonien zurückziehen und diesen selbst die Obsorge für die eigene Vertheidigung überlassen zu können. Die einzelnen Colonien organisierten demgemäß zu verschiedenen Zeiten ihre Streitkräfte nach ihren eigenen Anschauungen, so dass Bezüge, Kleidung, Ausbildung und selbst Bewaffnung in den verschiedenen Nachbarstaaten grundverschieden waren, und zum Theile bis zum heutigen Tage so geblieben sind, so dass, wie Oberstlieutenant Elias[1]) sich ausdrückt, die Miniaturarmeen wie Kettenhunde an den Grenzen ihrer respectiven Colonien liegen, ein großer Nachtheil in einem Lande, das nur durch künstliche Grenzen in Theile geschieden wird, deren gemeinschaftliche Interessen ein Zusammenwirken der verschiedenen Truppenkörper erfordern können. Es ist deshalb auch die Regelung der militärischen Angelegenheiten ein wichtiger Punkt in dem Programme der australischen Föderation. Darnach sollen vor allem die Streitkräfte einheitlich gestaltet und unter ein Generalinspectorat, dem im Kriege das Obercommando zustünde, vereinigt werden. Ferner wird die Errichtung einer föderalen Militärakademie zur Ausbildung der Officiere, die Schöpfung einer föderalen Gewehr-, Geschütz- und Munitionsfabrik und die Einführung einer einheitlichen Eisenbahn-Spurweite[2]) — nebst Erhöhung der Anzahl der Cadres etc. angestrebt.

Die Föderation in militärischer Beziehung ist bereits angebahnt, unter anderem durch die Entsendung des Generals Edwards, der der Reihe nach die militärischen Institutionen der verschiedenen Colonien inspicierte und als Präses je einer Commission in jeder Colonie die zu einer einheitlichen Ausbildung der Wehrmacht nothwendigen Punkte festsetzte; dann durch einen intercolonialen Vertrag, wonach, um eventuelle Operationen feindlicher Schiffe möglichst zu erschweren, jede an der Küste gelegene, offene oder befestigte Stadt oder Ortschaft verpflichtet ist, feindlichen Requisitionsforderungen nicht zu entsprechen. Der zur Erzwingung solcher Forderungen vom Feinde verursachte Schaden soll auf intercolonialem Wege ersetzt werden. Endlich darf als Schritt zur militärischen Föderation die Imperial Defence Acte des Jahres 1888 angesehen werden, die die Schaffung einer allen Colonien gemeinsamen Flotte betrifft.

Die disciplinären Verhältnisse aller australischen Truppen sollen nach Angabe ihrer Officiere recht gute sein — doch muss man daran nicht einen continental-europäischen Maßstab anlegen. Das Verhältnis zwischen Officier und Mann ist jedenfalls ein ganz anderes, liberaleres, das im Gefühle socialer, vielleicht auch finanzieller Gleichstellung wurzelt, das jedoch der Disciplin in den aus lauter intelligenten, mehr weniger gebildeten Leuten bestehenden Corps nicht abträglich zu sein braucht. Zur Charakteristik dieser Stellung sei angeführt, dass 1889, als mehrere Corps zu einer gemeinschaftlichen Waffenübung in einer der Colonialhauptstädte concentriert waren, Stab und Mannschaft des einen gemeinschaftlich alle Stäbe und Mannschaften der übrigen Corps

[1]) „*The Landforces of Australia*", Vortrag, gehalten an der *Royal United Service Institution*, Jänner 1890.

[2]) Gegenwärtig existieren drei verschiedene Spurweiten allein auf der Strecke Brisbane-Adelaide, nämlich in Queensland 3' 6" (1,07 *m*), in Neu-Süd-Wales 4' 8½" (1,43 *m*) und in Victoria und Süd-Australien 5' 3" (1,60 *m*).

zu einem Bankett einluden. Die Initiative hiezu war von der Mannschaft des betreffenden Corps ausgegangen. Für militärische Vergehen und selbst für Trunkenheit im Dienste sind, wenigstens in Victoria, Geldstrafen normiert, die sich zwischen $2^1/_2$ *sh* (1,25 fl.) und 1 £ (10 fl.) bewegen.

b) Im besonderen: Die Details der Streitkräfte in den einzelnen Colonien sind folgende:

1. West-Australien. — Diese Colonie hat keine präsent dienenden Truppen, sondern nur Volonteers, welche zu keinen Waffenübungen einrücken, sondern bloß eine Recrutenabrichtung mitmachen und zwölfmal jährlich paradiert werden.

Sie theilen sich in Artillerie und Schützen. Die erstere bildet zwei Batteriedivisionen zu je zwei Feldgeschützen, die letztere sechs Corps, welche nach ihren Ergänzungsorten benannt und von sehr verschiedener Stärke sind.

Stäbe und Mannschaften erhalten keine Gagen, beziehungsweise Löhnungen, sondern lediglich die Waffen (Martini-Henry-Gewehre) und jährlich 120 Patronen hiezu. Hat ein Volonteer die jährlichen zwölf Paradetage mitgemacht und wenigstens 40 Schuss bei den jährlichen Schießübungen auf die Scheibe abgegeben, so berechtigt ihn dies zum Bezuge der für jeden „efficient Volonteer" ausgesetzten Summe von 1 £ 10 *sh* = 15 fl. i. G. Außerdem erhalten die beiden nummerisch stärksten Corps je 20, die übrigen je 10 £ jährlich zur Verwendung als Schussprämien. Jedes Corps hat eine Musikbande, zu deren Erhalt es einen Zuschuss von 25 bis 60 £ erhält.

Übersicht.

Corps	Normierte Stärke				Thatsächliche Stärke 1890			
	Officiere	Mann	Pferde	Geschütze	Officiere	Mann	Pferde	Geschütze
Fremantle Artillery Volonteers	2	36	18	2[2]	2	30	[1]	2[2]
Perth Artillery Volonteers	2	40	18	2[3]	2	45	[1]	2[3]

Die Geschütze haben Protzen, aber kein Fahrzeug.

Die sechs Rifle-Corps sind:

Rifle Volonteers		Etatsmäßig		Thatsächlich 1890	
		Officiere	Mann	Officiere	Mann
1	Metropolitan	7	143	4	97
2	Fremantle	7	113	4	142
3	Guildford	3	77	6	209
4	Geraldton	3	57	3	53
5	Northampton	3	38	3	36
6	Plantagenet	3	77	3	46

[1]) Pferde werden fallweise gemiethet. [2]) Alte 9-pfündige Woolwich-Vorderlader (Kaliber = 7,6 *cm*). [3]) 12-pfündige Hinterlader alten Systems (Kaliber = 7,6 *cm*).

Mit der Föderation der australischen Colonien, vielleicht auch früher, muss West-Australiens Wehrkraft neu organisiert werden, schon deswegen, weil der King George Sound als strategisch wichtiger Punkt befestigt werden soll. Die commissionellen Berathungen darüber wurden bereits 1890 zum Abschlusse gebracht, deren Resultate kurz zusammengefasst, folgende sind:

Von den drei 6" (15,2 *cm*) Woolwich-Hinterladekanonen, welche die britische Regierung für die Befestigungen beistellen will, sollen zwei auf Point King (Nordseite der Einfahrt in den Princess Royal Harbour) in einer Höhe von 115 *m* über dem Seespiegel aufgestellt werden. Die Position beherrscht den Sund sowohl als den Hafen und verleiht den Geschützen, die *en barbette* installiert werden sollen, einen Ausschusswinkel von 300°, der vom Südende des Middleton Beach über Ost und Süd bis zu dem Eisenbahndamme reicht, welcher Albany mit dem neuen Pier verbindet.

Das dritte Geschütz soll, damit die zur Bedeckung der Batterien dienende schwache Infanterieabtheilung nicht getheilt werden müsse, auf derselben Seite der Hafeneinfahrt aufgestellt und ebenfalls *en barbette* montiert werden, jedoch nur eine Feuerhöhe von 35 *m* erhalten. Der Ort hiezu ergibt sich von selbst als der einzig mögliche, wenn man nicht kostspielige und schwierige Felsenräumungen vornehmen will.

Statt der von der britischen Regierung zur Verfügung gestellten veralteten gezogenen Woolwich-Vorderlader befürwortet die Commission moderne Schnellfeuergeschütze anzuschaffen, welche gegen den Middleton Beach zu aufzustellen wären, um eine Landung auf diesem zu verhindern, resp. im Verein mit einem auszuhebenden Graben die Hauptbatterie gegen eine Erstürmung zu vertheidigen.

Zur Sperrung des Hafens ist eine vierreihige Minenlinie beabsichtigt, welche das an seiner engsten Stelle zwischen King- und Possession Point nur eine Kabel breite benützbare Fahrwasser verlegen soll. Die Minen (Grundminen mit 250 Pfd. = 113 *kg* Ladung) und das erforderliche Material könnten den Vorräthen von Victoria und Neu-Süd-Wales entnommen werden, nur Kabel müssten beschafft werden.

Ferner wurde die Einrichtung von Signalstationen in Erwägung gezogen. Für die Ostseite besteht eine solche bereits in dem Leuchtthurme auf Breaksea Island; eine andere für die Westseite wird auf dem Grove Hill im Süden des Hafens für nöthig erachtet. Die Errichtung einer dritten, sowie eines Leuchtthurmes erster Ordnung auf Cap Leeuwin wird, als für Frieden und Krieg gleich wichtig, besonders betont. Alle diese Stationen sollen untereinander und mit den Befestigungen auf King Point telegraphisch verbunden werden.

Die erforderliche Artillerie- und Minenmannschaft wird auf 1 Officier, 1 Instructor, 2 Minenvormänner und 26 Kanoniere veranschlagt. Diese Mannschaften wären in Berücksichtigung der geringen Einwohnerzahl West-Australiens bis zur definitiven Organisierung der föderiert-australischen Streitkräfte etwa von Süd-Australien beizustellen, die Kosten hiefür aber von allen Colonien gemeinsam zu tragen.

Die Bedeckungsmannschaft wird auf 300 Mann Infanterie veranschlagt, weshalb der Colonie West-Australien die Aufstellung einer permanent dienenden Infanterieabtheilung als Cadre und die Heranbildung einer regulären Miliz in der Stärke von 600 Mann anempfohlen wird.

Das militärische Budget West-Australiens betrug 1890 4012 £ 18 *sh* 8 *d*, 1891 4470 £ 14 *sh* 9 *d*.

2. Süd-Australien. — Süd-Australien verfügt

über eine kleine Abtheilung von präsent dienender, auf 5 Jahre assentierter Festungsartillerie;

über die *Active Militia Force* (gemeinhin mit dem alten Namen *Paid Volonteer Force* bezeichnet), welche Cavallerie, Feldartillerie, Festungsartillerie und Infanterie in sich begreift, und jährlich auf zehn Übungstage und auf eine Lagerperiode von neun Tagen zum Waffendienste einrückt (für diese 19 Tage erhält sie auch Bezüge); die Mitglieder verpflichten sich zu dreijähriger Dienstzeit, welche auch um je drei und drei Jahre freiwillig verlängert werden kann;

Übersicht.

Bezeichnung	Normierter Stand		Thatsächlicher Stand zu Beginn 1891	Bewaffnung	Anmerkung
	Officiere	Mann	Zusammen		
a) Stab	5	5	19		
b) Präsent Dienende.......	2	50	43	Mart. Henry-Carabiner	1 Batterie Festungsartillerie
c) Active Miliz:					
1. Cavallerie.....			65	Lanze und Mart. Henry-Carabiner	2 Escadronen Lanciers
2. Feldartillerie..			62	?	1 Batt. zu 8 St. 16-pfd. (9 *cm*-) Hinterlad. alten Systems
3. Festungsartill..			178	Mart. Henry-Carabiner	1 Batt. Festungsartillerie
4. Infanterie.....			728	Mart. Henry-Gewehre	3 Bataillone mit 17 Comp.
ad *c*)...	71	1219	1033		
5. Reserve der activen Miliz..	1	76	128	Mart. Henry-Gewehre	
d) Reservemiliz	—	—	—	?	Fallweise
e) Volonteers:					
1. berittene Infanterie.....	19[1])	371[1])	390	Mart. Henry-Gewehre und Säbelbajonn.	13 Corps
2. Infanterie	33[1])	541[1])	574	Mart. Henry-Gewehre	3 Bataillone
Totale....	131	2262	2187		

[1]) Es ist kein Stand normiert. Der angegebene ist der thatsächliche zu Beginn 1891. Pferde und Sattelzeug der berittenen Infanterie sind aus Eigenem zu bestreiten.

über die *Active Militia Reserve*, welche aus allen waffenfähigen Männern besteht, die ein- oder mehrmals drei Jahre bei der activen Miliz gedient haben;

über die *Militia Reserve Force*, die eine Art Landsturm darstellt, zu welcher bloß im Falle der Nothwendigkeit eine zu bestimmende Anzahl von wehrfähigen Männern durch das Los eingereiht wird; für diesen Zweck ist die Colonie in Ergänzungsbezirke getheilt; endlich

über die *Volonteer Force* (häufig bei ihrer ehemaligen Bezeichnung als *S. A. Rifle Association* benannt), welche aus berittener und gewöhnlicher Infanterie besteht. Sie erhält keinerlei Bezahlung, nur Waffen, Rüstung und Munition, und macht keine Waffenübungen mit.

Die ständig dienende Festungsartillerie hält das Material auf den Forts Glanville und Largs in Stand, versieht den Wachdienst auf diesen Forts und vor dem Gouvernementsgebäude und bemannt die Geschütze der Forts zu eventuellen Saluten.

Die beiden Forts sind Erdwerke. Fort Glanville, südlich von Semaphore gelegen, führt:

zwei alte 10" (25,4 *cm*) Vorderlader und zwei alte 64-pfündige (16 *cm*) Vorderlader.

Fort Largs, das nördlichere an der Largs Bay gelegene, ist bestückt mit:

zwei modernen 6" (15,2 *cm*) Hinterladern auf hydropneumatischen (Moncrieff-) Lafetten und

zwei alten 9" (22,8 *cm*) Vorderladern. Außerdem sind zwei moderne 9" (23,3 *cm*) Hinterlader auf hydropneumatischen Lafetten vorhanden, welche noch nicht installiert sind. Das Betreten der Forts ist nicht gestattet.

Die active Miliz Süd-Australiens kann im Bedarfsfalle auch zu kriegerischen Operationszwecken außerhalb der Colonie verwendet werden.

Süd-Australien ist jene Colonie, welche den lebhaftesten militärischen Geist entwickelt. Ihre Zeitungen beschäftigen sich stets eingehend mit den militärischen Einrichtungen, und die Einführung einer allgemeinen Wehrpflicht wird in vielen Kreisen ernstlich erwogen.

3. Victoria. — Victoria besitzt einen Minister für Landesvertheidigung, dessen Departement die Flotte, die ständigen (präsent dienenden) Truppen und die Miliz, die Befestigungen, Etablissements, Materialien und Kriegsvorräthe in sich begreift. Der Landesvertheidigungsminister ist zugleich Präses des Council of Defence, welches sich aus den rangsältesten Officieren der verschiedenen Truppen- und Waffengattungen zusammensetzt.

Die Zusammensetzung der Armee ist im Principe dieselbe wie die bei Süd-Australien beschriebene, doch dient die active Miliz nur ein Jahr, in dessen Verlauf jedes Mitglied (bis auf die Stabsofficiere) verpflichtet ist, drei eintägige, 15 halbtägige und 24 nächtliche Waffenübungen zu acht, respective drei und anderthalb Übungsstunden mitzumachen, und außerdem den Instructionsstunden im Waffenwesen anzuwohnen. Für die Waffenübungen werden Gebüren ausbezahlt; im Maximum für 6 ganztägige, 20 halbtägige und 45 nächtliche Übungen. Recruten erhalten bis zur vollendeten Ausbildung einen Shilling pro Drilltag. Außerdem erhalten die Mitglieder der Miliz eine nicht unbeträchtliche jährliche Gebür (*Retaining fee*), welche für den Soldaten 12 £, für Unterofficiere 14—17$^1/_2$ £, für Lieutenants 24 £, Hauptleute 36 £, Majore 48 £ und Oberste 60 £ beträgt.

Die nicht gedrillten Volonteers, welche keine Bezahlung erhalten, bilden auch hier berittene und nicht berittene Infanterie. Die letztere führt die Bezeichnung *Victorian Rangers* (etwa Jäger) und recrutiert sich aus den zahlreichen Schützenvereinen. Dass nur sehr wenig Zeit den Waffenübungen gewidmet ist, setzt eine gewisse Vertrautheit mit der Waffe voraus, welche man dadurch zu erreichen glaubt, dass man die Schuljugend in Compagnien und Bataillone formiert und unter geprüften Instructoren zum Waffendienste abrichtet. Diese Compagnien führen den Namen Cadet Corps und insgesammt die Bezeichnung Cadet Force.

Übersicht.

Bezeichnung	Thatsächlicher Stand			
	1889/90		1890/91	
	Activ	Reserve	Activ	Reserve
Ständige (präsent Dienende).				
1. Stab	42			
2. Artillerie	233			
3. Genie (Cadre)	28			
4. Berittene Infanterie (Cadre)	11			
5. Rangers (Cadre)	9			
6. Cadet Corps	3			
Summe	**326**		**402**	
Miliz.				
1. Cavallerie	60	10		
2. Reitende Batterien	81	8		
3. Feldartilleriebrigade (Hauptquartier, Batterie *A*, *B*, *C*)	268	73		
4. Festungsartillerie	701	101		
5. Genie { Unterseeischer Minendienst	—	6		
5. Genie { Feldcompagnie	186	38		
6. Infanterie (Volonteer Rifles) I. Bataillon	504	97		
dto. II. „	495	73		
dto. III. „	421	35		
dto. IV. „	328	70		
7. Ambulanz	36			
8. Ärztliches Corps	16			
9. Commissariat und Train	22			
Summe	**3118**	**511**	**4343**	**1681**
Volonteer Forces.				
1. Berittene Infanterie	1016		1209	—
2. Rangers	889		1356	—
Summe	**1905**		**2565**	
	5340[1])	**511**	**7310**	**1681**

[1]) Davon etwa 300 Officiere.

Die Bewaffnung besteht durchwegs aus Martini-Henry-Gewehren, die Cavallerie führt leichte Cavalleriesäbel und Karabiner.

Die Feldartillerie Victorias besteht in einer Brigade von drei Batterien zu je sechs modernen Zwölfpfündern (6,6 *cm*) auf Armstrong-Lafetten und einer reitenden Mitrailleusenbatterie von drei zehnläufigen Nordenfeldt-Kanonen.

Jede Feldbatterie hat zwei Munitionswagen; weitere Reservemunition wird auf gemieteten Wagen mit speciellen Einrichtungen zugeführt. Die Geschirre für die Bespannungen sind vorhanden, diese selbst aber (vier Pferde pro Geschütz) werden fallweise gemietet, und zwar, soweit möglich, immer dieselben.

Officiere und Mannschaft sind wie jene der britischen Artillerie bewaffnet. Außerdem führt jedes Geschütz einen Karabiner auf der Protze. Die Vormeister fahren auf den Protzen, doch hat man vor, sie beritten zu machen. Für jede Batterie sind jährlich 160 Schuss zu Übungszwecken ausgeworfen. Exerciert wird an zwanzig Samstag-Nachmittagen mit der bespannten Batterie; außerdem hat die Feldbatterie sechs ganze Übungstage zu Ostern. Exercieren mit unbespannter Batterie und theoretischer Unterricht findet nachts in den hiezu bestimmten Localen statt, wo auch Geschütze und Materialien aufbewahrt und conserviert werden. Der Instruction wohnen außer den einrollierten Leuten stets noch eine große Anzahl nicht eingereihter Personen freiwillig bei.

Die Nordenfeldt-Batterie verdankt ihre Errichtung den opferwilligen Bemühungen eines der reichsten Grundbesitzer der Colonie, des Sir William Clarke, aus dessen Leuten auch hauptsächlich die Bedienungsmannschaft besteht. Er bezahlt aus Eigenem den Instructor und stellt die nöthigen Pferde (vier pro Geschütz), Magazine, Stallungen und selbst einen Schießplatz zur Verfügung; Kanonen, Waffen, Rüstungen etc. werden vom Staat beigestellt. Die Batterie ist hauptsächlich zum Zusammenwirken mit Cavallerie, resp. berittener Infanterie bestimmt, mit welcher sie auch im Felde campiert. Die Vormeister sind beritten, drei Bedienungsnummern fahren. Die Bewaffnung besteht in Cavalleriesäbeln und zwei auf den Protzen geführten Karabinern pro Division (Geschütz?).

Verhältnismäßig ebenso vorgeschritten wie die übrigen Heereseinrichtungen Victorias ist die Küstenvertheidigung, die über eine gute Anzahl von modernen schweren Geschützen verfügt. Die Officiere Victorias meinen, dass die Fortificationen auch moderne Panzerflotten in Schach zu halten vermöchten, was gewiss bezüglich der Bestückung richtig ist — die Befestigungen selbst aber sind Angriffen schwerer Schiffsartillerie nicht gewachsen, wenn sie auch der Artillerie von Kreuzern Stand halten können. Bei ihrer Aufführung ist vielfach Mauerwerk verwendet worden.

Befestigt sind gegenwärtig die Häfen von Portland, Belfast, Warrnambul, die Einfahrt zum Port Phillip, der Hafen von Geelong, die Hobson Bay und Western Port. Am formidabelsten sind natürlich die Fortificationen am Eingang des Port Phillip, die ja die Metropole vertheidigen. Sie bestehen aus:

Ortsbezeichnung	9″ (23 *cm*) Hinterlader	80-Pfünder (16 *cm*) Vorderlader	40-Pfünder (12 *cm*) Hinterlader
Fort Queenscliff	3	4	2
„ Point Nepean	1	4	—
„ Swan Island	—	3	—
„ Point Franklin	—	3	—
South Channel Fort	2	—	—
Crows Nest Fort	ein 8″	(Haubitze)	—
Redoute bei Queenscliff	—	—	1

Außerdem montiert die Batterie Williamstown in der Hobson Bay zwei 80-Pfünder und zwei 60-Pfünder, und in den Victoria Barracks (gegenüber dem Gouvernementsgebäude in South Melbourne) stehen ein 40-Pfünder, ein 12½-Pfünder und drei Mitrailleusen.

Sämmtliche Werke haben große Munitionsvoräthe, sind elektrisch beleuchtet und stehen untereinander in telegraphischer Verbindung. Die gebräuchliche Methode der Distanzermittelung ist die von Watkins angegebene. [1]) Der permanente Theil der Festungsartillerie wird zum allergrößten Theil in den Ubicationen bei Queenscliff gehalten, von wo er in kürzester Zeit an seine Bestimmungsorte gebracht werden kann. Der nicht permanent dienende Theil kann binnen vier Stunden einrücken gemacht werden.

Im Folgenden ist eine officielle Zusammenstellung des gesammten Feld- und Festungs-Artillerieparkes von Victoria gegeben, die jedoch mit der bereits angegebenen Bestückung einzelner Forts nicht in Einklang zu bringen ist.

Die eingeklammerten Ziffern sind die in Mackinlays „*Textbook of Gunnery*“ angeführten. 68-, 42- und 32-Pfünder kommen darin überhaupt nicht vor.

Kaliber in Zoll	in *cm*	Rohrgewicht (*t*)	Rohrgattung	Anzahl
10	25,4	26 (29)	Moderne Hinterlader...	1
10	25,4	25	„ „ ...	1
9,2	23,4	18 (22)	„ „ ...	3
8	20,3	12 (14)	„ „ ...	3
6	15,2	5 (5)	„ „ ...	3
6	15,2	4	„ „ ...	1
5	12,6	3 (2)	„ „ ...	11
5	12,6	2	„ „ ...	4
9	22,8	12 (12)	Vorderlader	6

[1]) Kreuzpeilungen aus zwei verschiedenen Standorten werden auf eine orientierte Messtischplatte mittels Linealen elektrisch übertragen Die Messtischplatte ist in Quadratfelder getheilt, deren Reihen mit Nummern, resp. Buchstaben bezeichnet sind. Für das so als Objectsposition gefundene Quadrat zeigt eine elektro-automatische Vorrichtung bei jedem Geschützstand die Distanz und den Backsungs- und Elevationswinkel für indirectes Feuer, falls das Object durch Rauch etc. verdeckt sein sollte.

Pfünder	Kaliber in *cm*	Rohrgewicht (*t*)	Rohrgattung	Anzahl
12½	(7,6)	(6,35)	Moderne Hinterlader . .	18
80	(16)	(5)	Vorderlader	23
3 (Whitworth)	47 *mm*	(Schnellfeuerkanonen)		6
40	(12)	(1,8)	Altartige Hinterlader. . .	6
12	(7,6)	(0,4)	„ „ . .	6
6	57 *mm*	(Schnellfeuerkanonen)		6
68	?	?	Vorderlader	19
42	?	?	„	2
32	?	?	„	30
Mitrailleusen				25

Panzergeschosse haben nur die 10- und 9-Zöller.

Minenmaterial für eine Sperre der Zufahrtscanäle zum Port Phillip ist vorhanden, doch werden Details natürlich geheim gehalten.

Victoria ist die einzige Colonie, welche eine eigene Patronenfabrik besitzt. Die übrigen beziehen ihre Munition aus England.

Die Schützenclubs, welche zu der *Victorian Rifle Association* zusammengetreten sind, aus der sich die *Victorian Rangers* recrutieren, erfahren sorgsame Pflege seitens der Colonialregierung, welche die *Rifle Association* mit 1000 £ jährlich unterstützt; außerdem spendet sie 600 £ jährlich für Trefferprämien. Den Mitgliedern wurden 2020 Martini-Henry-Gewehre zu ermäßigten Preisen, und 3200 alte Vorderlader leihweise überlassen. Die *Victorian Rifle Association* zählt 137 Clubs mit 2430 Mitgliedern.

Auch auf die Heranbildung der Jugend zum Waffendienste wird kein zwingender Einfluss geübt. Der Ambition der Knaben und Professoren allein bleibt es überlassen, ob sie sich zu *Cadet Corps* formieren wollen. Die *Junior Cadets* werden mit Francotti-Gewehren, die älteren mit Martini-Henry-Gewehren bewaffnet, welche die Regierung beistellt. Wettexercieren und Wettschießen, wozu von staatswegen wie auch von Privaten wertvolle Preise gespendet werden, tragen nicht wenig zur Popularität dieser „Truppengattung“ bei, die zu Beginn 1891 nicht weniger als 10 Bataillone mit 87 Corps und 3105 Mitgliedern zählte. Für Abrichtung und Exercieren ist wöchentlich 1 Stunde festgesetzt. Die Lehrer, welche als Abrichter fungieren wollen, müssen einen Cursus in Melbourne mitmachen, bei welchem sie ihrerseits von den Miliz-Instructoren instruiert und dann geprüft werden. Von Zeit zu Zeit rücken die größeren Abtheilungen dieser Kinderarmee sogar zu mehrtägigen Lagerübungen aus! So z. B. October 1889, wo 2000 „Cadetten“ zu viertägiger Übung in Langwarrin (etwa 7½ deutsche Meilen südöstlich von Melbourne) campierten!

4. Tasmanien. — Die Truppen der Colonie Tasmanien scheiden sich ebenfalls in ständig dienende (hauptsächlich Cadres der Artillerie) mit contractmäßiger fünfjähriger Dienstzeit; in eine Landwehr mit regelmäßiger Ausbildung, die jedoch hier nicht *Militia,* sondern *Volonteer Force* genannt wird, und deren Mitglieder sich verpflichten, ihr durch drei Jahre anzugehören; endlich in Reserven, zu welchen die Mitglieder der Schützenclubs organisiert sind. Diese nehmen, da sie uniformiert und gleichmäßig bewaffnet sind, den Rang der *Volonteer Force* der übrigen Colonien ein und heißen *Tasmanian Auxiliary Force.*

Wie in Victoria sind auch hier eine Anzahl von Schulen zu Cadettencorps organisiert, von denen das eine in Launceston 13 „Artillerie“- und 53 „Infanterie“-Cadetten zählt. Das zweite, in Hobart organisierte hat 60 Mitglieder.

Die Controle über die ganze Wehrmacht liegt in den Händen des Finanzministers *(Treasurer)*, welcher zugleich Kriegsminister ist. Das Commando der in zwei Divisionen getheilten Landtruppen führt ein in Hobart befindlicher Stabsofficier, der zugleich Commandant der südlichen Division ist. Das Hauptquartier der nördlichen Division ist in Launceston.

Übersicht.

Bezeichnung	Officiere	Instructoren	Mann	Summe
Ständige.				
1. Commando und Stab	2	—	5	7
2. Director des Minenwesens	1	—	—	1
3. Artillerie	1	1	25	27
Volonteers.				
1. Launceston-Artillerie	4	1	73	78
2. Süd-Tasmanische Artillerie (Hobart)	4	1	72	77
3. Minencorps	3	1	64	68
4. Tasmanisches Rifle-Regiment (Infanterie)	8	1	140	149
5. Launceston- „ „	12	1	201	214
6. Musikbande	—	—	19	19
Auxiliary Force.				
48 Clubs, 17 Compagnien	—	4	1417	1421
Cadet Force.				
1. Launceston-Artillerie	—	—	13	13
2. „ Rifle-Regiment	—	—	53	53
3. In Hobart	—	—	60	60
Summe	35	10	2142	2187

Die Bewaffnung besteht in Martini-Henry-Gewehren.

Im Jahre 1890 haben von den *Volonteers* und der *Auxiliary Force* 1380 Mann den Normen entsprochen, nach welchen sie als „*efficient*“ classificiert werden konnten.

Die Artillerie ist lediglich Festungsartillerie.

Gegenwärtig ist die Mündung des Tamarflusses (Launceston) durch eine Batterie vertheidigt, eine zweite auf Browns Bluff ist im Bau.

An der Derwentmündung (Hobart) bestehen vier Batterien: *Queens Battery* auf Macquarie Point nördlich und *Fort Musgrave (Albert) Battery* 26 *m* hoch auf Battery Point südlich der Stadt, dann *Bluff Battery*

auf Kangaroo Point gegenüber der Stadt, und *Alexandra Battery* wieder auf dem Westufer des Derwent, aber südlicher. Die beiden erstgenannten sind alte Erdwerke (Bestückung alte 6″?), die beiden letzten moderne Befestigungen. *Bluff Battery* ist ein Fünfeck mit Graben. Es montiert zwei 80-Pfünder (16 *cm*) Armstrong-Vorderlader und zwei moderne 8″ (20·3 *cm*) Woolwich-Hinterlader auf hydro-pneumatischen (Moncrieff-) Lafetten. *Alexandra Battery* ist ähnlich eingerichtet. Die Betriebsmaschine ist bombensicher untergebracht.

Tasmanien besitzt einen kleinen Vorrath von elektrischen (Grund-?) Minen, der jedoch nicht einmal zu einer einzigen Minenreihe über die Derwentmündung reichen würde. Doch ist dies jedenfalls nur ein gemachter Anfang zur Beschaffung weiteren Materials. Auch ein Projector für Bogenlicht ist vorhanden.

Um über die zu nehmenden Vertheidigungsmaßregeln zu berathen, wurde eine Commission eingesetzt, die sich Ende 1890 mit Rücksicht auf die geringen Geldmittel der Colonie der Hauptsache nach für folgende Verbesserungen, respective Anschaffungen aussprach:

„*a)* Vorsorge wäre zu treffen, um die vorhandenen Werke mit Wasser zu versorgen — durch Anlage von Cisternen oder sonstwie.

b) Die Brustwehren der 6″ (15 *cm*) Geschütze sollen verstärkt und bis auf 30′ engl. (9 *m*) Erdwall und Mauerwerk gebracht werden.

c) Die Brustwehren der 8″ (20·3 *cm*) Geschütze in den neuen Batterien sollen stärker gehalten werden. An Stelle des Mauerwerkes soll 4′ (1·22 *m*) Beton treten.

d) Die 8-Zöller sollen hydraulische Bremsen erhalten.

e) Die Lafettierung der Geschütze soll vereinfacht werden.

In Anbetracht der großen Weite des Canals (4000 *m*) ist Hobart mit fix installierten Geschützen und Seeminen allein kaum mit Erfolg zu vertheidigen. Die Commission ist daher der Ansicht, dass es vor allem nothwendig wäre, ein Kanonenboot als Hilfsvertheidigungsmittel anzuschaffen, welches mit zwei 4·7″- (12 *cm*-) Schnellfeuerkanonen zu armieren wäre. Dessen Anschaffungskosten dürften etwa 20 000 £, jene der Erhaltung jährlich circa 2000 £ betragen.

Ferner sollte ein zweites Torpedoboot 2. Classe mit zwei Whitehead-Torpedos angeschafft werden; ersteres könnte die britische Regierung beistellen, so dass die Colonie bloß die Transportkosten zu tragen hätte.

Die beiden vorhandenen kleinen eisernen Dampfboote sollten eingerichtet werden, um je eine anzuschaffende 47 *mm*-Schnellfeuerkanone tragen zu können.

Zwei weitere Schnellfeuerkanonen wären für die Kangaroo-, die Bluff- und die Alexandra-Batterie anzuschaffen.

Der hinter der Alexandra-Batterie gelegene Gebirgssattel und die ihm anliegenden beiden Gipfel wären für Vertheidigungszwecke zu reservieren, da die Besetzung dieser Positition in Kriegszeit nothwendig scheine.

Die natürliche Lage einer Minensperre wäre von Drouthy Point (Ost-Ufer) gegen Cartwright Point (West-Ufer). Die bedeutende Breite des zu sperrenden, 28 *m* tiefen Fahrwassers würde das Unternehmen sehr kostspielig gestalten. Die Commission lässt diese Frage vorderhand offen. Einst-

weilen wird die Anlage einer Batterie von zwei 6-Zöllern auf Drouthy Point beantragt."

5. Neu-Süd-Wales. — Die Wehrmacht von Neu-Süd-Wales untersteht dem Premier-Minister (Colonial-Secretär) als Landesvertheidigungs-Minister. Dem Principe nach ist die Zusammensetzung gleich der bereits beschriebenen in den übrigen Colonien. Ständige Cadres existieren für die Artillerie, für das Mineurcorps und die berittene Infanterie. Diese Truppen heißen Reguläre *(Regulars)*, und verpflichten sich zum fünfjährigen Dienen, das freiwillig auf weitere zwei oder fünf Jahre erstreckt werden kann. Zum Eintritte in diese Corps, wie in die anschließend angeführte Miliz ist ein Alter von 18—40 Jahren und eine Körpergröße von 165 *cm* bei sonstiger physischer Eignung erforderlich. Die Reservemänner der Miliz können bis zu 50 Jahre alt sein.

Die Miliz heißt *Partially paid Volonteer Force,* weil für die mitgemachten obligatorischen Waffenübungen Gebüren ausbezahlt werden. Diese obligatorischen Waffenübungen sind:

Für die gesammte Miliz:

Drei einzelne Tage und eine Lagerperiode von neun Tagen im Jahr, außerdem

für die Artillerie:

16 Halbtage (einschließlich der Scheibenschießübungen);

für Geniemannschaft:

12 Halbtage und 10 nächtliche Übungen;

für Minenmannschaft:

22 Halbtage;

für Infanterie:

13 Halbtage und ein Schießcurs.

Officiere und Unterofficiere hören eigene Instructionscurse.

Der ganze Übungstag von 6 Stunden wird dem Manne ohne Chargengrad mit 10 sh. (5 fl. i. G.), der halbe von 2 Stunden mit 5 sh. (2 fl. 50 kr. i. G.) und die einstündige Nachtübung mit 2 sh. (1 fl. i. G.) vergütet. Für die Absolvierung des Schießcurses erhält der als Schütze ausgemusterte 15, der Rest nach Resultaten 10 oder 5 sh. Jeder, der alle vorgeschriebenen Übungen mitmacht, erhält am Ende des Jahres 2 £, das Mineurcorps eine Extrazulage.

Leute, die bereits in der *Partially paid Volonteer Force* mindestens fünf Jahre gedient haben, bilden die Reserve, welche ebenfalls zu periodischen Übungen einrücken gemacht wird, und zwar für zwölf Übungen zur Tageszeit und zwanzig Übungen zur Nachtzeit im Jahre; außerdem nehmen die Reserve-Artilleristen jährlich Geschützscheibenschießübungen vor, die Übrigen frequentieren alle zwei Jahre einen Schützencurs.

Die Freiwilligen-Truppen, welche keine obligatorischen Waffenübungen mitmachen, heißen *Reserve Rifle Companies.* Sie bilden sich aus den sehr zahlreichen Schützenclubs. Wer in dieser Truppe dienen will, muss mit sechzig Schuss nach der Scheibe eine gewisse (sehr niedrige) Minimalanzahl von Einheiten erreichen und erhält dann ein Handgeld von 2 £ für Beschaffung der Uniform. Für jeden solchen Mann sind jährlich 40 Schuss und 1 £ zur Instandhaltung des Schießplatzes, der Scheiben etc. ausgeworfen.

Übersicht.

Bezeichnung	Taktische Gliederung	Stand 1891: Officiere	Sonstiger Stab	Mann	Summe	Anmerkung
Truppencommando und Stab		9	5	8[1])	22	
Reguläre:						
1. Artillerie	1 Feld-, 2 Festgs.-Batterien	17	9	471	497	Feldbatterie bespannt.
2. Mineure	—	1	—	21	22	
3. Beritt. Infant..	—	—	—	32	32	
P. P. Volonteer Force:						
1. Perman. Stab .	—	—	10	83	93	Uneingetheilt.
2. Artillerie	4 territoriale Abtheilungen	32	—	—	514	Zu Sydney, New Castle, Wollongong u. Bulli.
3. Genie	2 Compagnien	7	—	80	97	
4. Mineure	2 „	9	—	102	111	
5. Beritt. Infant..	1 Regiment zu 6 Compagnien	20	—	284	304	
6. Infanterie.....	4 Regimenter	130	—	2686	2816	
7. Ärztlicher Stab	—	—	68	—	68	
8. Kapläne	—	—	4	—	4	
Reserve der P. P. Vol. Force:						
1. Cavallerie.....	6½ Escadronen	22	3	338	363	Sydney stellt die Halbescadr.
2. Artillerie	—	—	—	60	60	Botany Bay.
3. Infanterie.....	1 Regiment und einige Abtheil.	7	—	237	244	Regiment: Sydney; Abtheilungen: Provinz.
4. Ärztlicher Stab	—	—	6	—	6	
Rifle-Compgn.:	74 Compagnien	90	—	3300[2])	3390[2])	
Cadet Force:						
1. Stab	—	4	1	—	5	
2. Hauptstädtische	59 Corps	—	—	—	2537	
3. Provinziale ...	79 „	—	—	—	2564	
4. Hauptstädtisch. Musikbanden .	7 Banden	—	—	—	218	
5. Provinziale Musikbanden .	2 „	—	—	—	50	
6. Senior Cadets:						
a) Infanterie ..	—	—	—	—	419	
b) Artillerie ..	—	—	—	—	63	

[1]) Theilweise Civilpersonen. — [2]) Beiläufig. — Die Compagnien sind den vier Regimentern der Volonteer-Force affiliiert.

An der Küste von Neu-Süd-Wales sind die Häfen:

Bulli (26 Seemeilen südlich von Sydney), Wollongong (135 Seemeilen südlich von Sydney), New-Castle (Port Hunter, 88 Seemeilen nördlich von Sydney) und der Hafen von Sydney selbst befestigt.

Letzterer ist durch Batterien auf dem Inner South Head, auf Middle-George- und Bradleys-Head vertheidigt. Das Hauptwerk liegt auf Middle-Head, der Einfahrt gerade gegenüber. Es besteht aus drei Batterien, von welchen die mittlere zwei 12″ (30,5 *cm*)-Woolwich-Vorderlader (25 *t* Rohrgewicht) und einen modernen 6″ (15,2 *cm*, 5 *t*-)Hinterlader auf hydropneumatischer (Moncrieff-)Lafette führt. Die beiden anderen flankierenden Batterien führen je vier 80pfündige (16 *cm*, 5 *t*-)Vorderlader auf altmodischen Rahmen. Die Munitionsmagazine dieser Geschütze befinden sich in Casematten, die aus dem Felsen ausgesprengt sind. Auf George Head befindet sich eine bombensicher eingedeckte Casematte als Strandbatterie, welche drei 10″ (25,4 *mm*-)Vorderlader (Rohrgewicht 18 *t*) montiert. Auf der Anhöhe darüber liegt ein Fort, welches mit zwei 6″ (16 *cm*-)Hinderlader auf hydropneumatischen Verschwindungslafetten armiert werden soll. Zur Zeit als S. M. Schiff Saida im Port Jackson lag, waren jedoch statt dieser Geschütze vorderhand provisorisch zwei 80-Pfünder installiert. Auf Bradleys Head stehen vier 6″-Hinterlader auf hydropneumatischen (Moncrieff-)Lafetten. Inner South Head ist beim Hornby Lighthouse mit einem 9″ (22,8 *cm*, 12 *t*-)Vorderlader bestückt, darüber liegt ein Erdwerk mit einem 80-Pfünder, und auf halbem Wege etwa zwischen der Spitze und dem Einschnitte des Gap befindet sich eine Batterie mit zwei 10″ Vorderladern, welche seewärts feuern.

Das äußerste Glied der Vertheidigung ist die gleichfalls befestigte Botany Bay.

Die aus den ersten Jahren der Colonie stammenden Befestigungen der innersten Linie: Fort Denison, Fort Macquarie, Batterie Dawes, Fort Phillip, Batterie Kirribilli sind als nutzlos aufgelassen und theilweise bereits geschleift.

Materiale für eine Minenverlegung ist vorgesehen. Die dazu gehörigen Fahrzeuge sind zwei Dampfbarkassen und ein Kutter.

6. Queensland. — Queensland hat eine Art allgemeiner Wehrpflicht, indem alle männlichen Einwohner im Alter zwischen 18 und 60 Jahren zu seiner Vertheidigung berufen sind. Die erforderliche Anzahl von Leuten wird im Mobilisierungsfalle ausgelost, doch ist es statthaft, Ersatzmänner zu stellen. — Im Frieden werden Truppen aller Waffengattungen nur durch freiwilligen Beitritt auf ihrem Stande erhalten.

Man unterscheidet wie in Süd-Australien:

1. Ständig dienende *(Permanent Force)*;

2. Miliz *(Defence Force)*, welche regelmäßige Waffenübungen mitmacht und dafür Gebüren bezieht;

3. Volonteers, welche keinen obligatorischen Waffenübungen beizuwohnen haben, doch Waffen, Übungsmunition und Uniformen von Staatswegen erhalten, und

4. Rifle Clubs, die bloß Waffen und Munition erhalten.

Officiere müssen sich einer Aufnahmsprüfung unterwerfen. Die Miliz hat außer Abrichtung, Exercitien und Instructionen noch eine jährliche Lagerperiode mitzumachen, deren Dauer mit längstens 16 Tagen festgesetzt ist.

Zu militärischer Vorbildung sind seitens der Schulen Cadettencorps aufgestellt.

Übersicht.

Bezeichnung	Taktischer Verband	Stand		
		Officiere	Mann	Summe
Commando und Stab		—	—	39
Permanent Force	Cadres	?	?	103[1]
Defence Force:				
1. Feldartillerie	3 Batterien	12		
2. Berittene Infanterie	9 Compagnien	31		
3. Festungsartillerie	4 Batterien[2]	11		
4. Genie	1 Compagnie[3]	2		
5. Infanterie	4 Regim., 2 detach. Comp.	75 + 6		
6. Ambulanz	3 Abtheilungen	6[4]		
7. Uneingetheilte Officiere:				
a) Stab		3		
b) Artillerie		7		
c) Berittene Infanterie		4		
d) Genie		1		
e) Infanterie		27		
f) Ärzte		20		
g) Thierärzte		2		
Summe Defence Force...		207	2717	2924
Volonteer Corps:				
1. Berittene Infanterie		2		
2. Infanterie:				
a) Stab		2		
b) Jäger (Rifles), Brisbane...	4 Compagnien	14		
c) Schottische Vol. „ ...	5 „	8		
d) Irische Volont. „ ...	7 „	16		
e) Rifle Corps, Cairns	1 Compagnie	2		
f) Uneingetheilte Officiere .		8		
g) Volonteer Reserve		2		
Summe Volonteer Corps...		56	1168	1222
Rifle Clubs				1175
Cadettencorps:				
a) Hauptstädtische	2 Compagnien	7		
b) Provinziale	12 „	21		
c) Uneingetheilte Officiere..		2		
Summe Cadettencorps...		30	567	597

[1]) Aller Waffengattungen. — [2]) Zu Brisbane, Townsville, Cairns und Bowen. — [3]) Einschließlich 30 Mann Minenmannschaft. — [4]) Ärztl. Officierscorps.

Dazu kommen noch eventuell 800 Mann Polizei, welche ebenfalls verpflichtet sind, im Nothfalle Kriegsdienste zu leisten.

7. **Neu-Seeland.** — Die militärischen Einrichtungen Neu-Seelands stehen im allgemeinen hinter jenen des australischen Continentes zurück, sowohl was deren Planung, als auch was die Ausführung anbelangt.

Dem Gesetze *(Defence Act, 1886)* nach sind alle männlichen Einwohner im Alter zwischen 17 und 55 Jahren, einschließlich der Maori, zum Dienen in der Miliz berufen, doch wird gleichzeitig eine lange Liste von Vergünstigungen und Ausnahmen gegeben. Die waffenfähigen Männer zerfallen in drei Classen:

1. Ledige Männer zwischen 17 und 30 Jahren;
2. Verheiratete Männer zwischen 17 und 30, ledige Männer zwischen 30 und 40 Jahren;
3. Verheiratete Männer zwischen 30 und 40, ledige bis zu 45 Jahren.

Die Bestimmung, wie viele von der verfügbaren Anzahl (150 000 Mann) militärisch ausgebildet werden sollen, steht beim Gouverneur. Die militärische Ausbildung darf in keinem Falle mehr als 168 Stunden (eine Woche) des Jahres in Anspruch nehmen. Gegenwärtig wird eine solche militärische Ausbildung nicht für nothwendig gehalten.

Ebenso ordnet der Gouverneur die Anzahl von Leuten an, welche als ständig Dienende die Cadres zu bilden haben. Diese Truppen können auch außerhalb der Colonie militärisch verwendet werden. Ihre Zahl ist jedoch eine sehr geringe. Sie sind zumeist in den Befestigungen der wichtigen Hafenorte dislociert.

Die Volonteers sind in sehr zahlreiche, aber kleine Abtheilungen organisiert, eine Einrichtung, welche eine schnelle Mobilisierung erschwert und auch die Ausbildung im Frieden nicht befördert. Die Anzahl der einrollierten Volonteers beträgt 12 000, doch kommt ein großer Theil davon den gestellten Bedingungen der Effectivität nicht nach.

Die Schulen bilden Cadettencorps, welche im ganzen etwa 3000 Mitglieder zählen.

Die ständig dienenden Truppen (*Permanent Force*) bestehen aus 340 Mann, und zwar:

Artillerie	24	Officiere,	140	Mann
Genie	1	„	19	„
Mineur-Corps	9	„	41	„
Infanterie	19	„	87	„

Hiezu kommt noch das Aufgebot an Polizei, einer trefflichen, geschulten und abgehärteten, zum Theile berittenen Gendarmerie, welche 800 Mann zählt.

Die Bewaffnung besteht durchwegs aus Henry-Martini-Gewehren.

Neu-Seeland muss bei dieser Organisation seines Waffenwesens seine Vertheidigung hauptsächlich auf seine Befestigungen stützen. Auckland, Wellington, Dunedin und Christchurch sind befestigt und besonders der Hafen von Auckland ist stark vertheidigt. Auf North Head, dem nördlichen Cap der Einfahrt, befindet sich eine Batterie von 9"- (22·8 *cm*-) Geschützen und ganz modernen 6"- (15 *cm*-) Hinterladern auf hydropneumatischen Verschwindungs- (Moncrieff-) Lafetten. Ihr Feuer wird gekreuzt von dem einer gegenüber auf Point Resolution, dem Südcap der Einfahrt gelegenen Batterie mit zwei anderen modernen Sechszöllern. Ähnliche Batterien

weiter im Innern des Hafens gelegen, bilden einen zweiten Feuergürtel; dessen Wirkung wird ergänzt durch eine Batterie (altartige Geschütze) auf Mount Victoria. Das System der Vertheidigung, zusammengenommen mit der zu activierenden Minensperre, ist mächtig genug, allein Oberstlieutenant Carré sagt darüber, dass vor allem Organisation des Menschenmaterials nothwendig sei, um diese kostspielige Vertheidigung zu einer wirksamen zu machen. Trotz der vorangeführten *Defence Acte* habe Auckland kaum irgendwelche Leute, die seine Geschütze bemannen oder seine Forts besetzen und decken könnten. Die Volonteers, mit welchen dieser britische Officier zu sprechen Gelegenheit hatte, erkannten dies vollkommen an und fügten hinzu, dass alle Bevölkerungsclassen Aucklands bereit wären, sich zu Kanonieren und Infanteristen erziehen zu lassen, und dass es ein leichtes wäre, zwanzig Mann Bemannung für jedes Geschütz und 2000 Mann Infanterie aufzustellen und einzudrillen, wenn man ihnen nur Instructionen gäbe etc.

Ähnliches gilt von den drei Batterien, welche den Port Nicholson auf Point Halswell, Gordon Point und am Kaiwarra vertheidigen, und von den Fortificationen des Port Lyttleton (Christchurch) sowohl als den drei Batterien des Otago Harbour und des Port Chalmers (Dumedin). Letztere Stadt besitzt auch eine Pulvermühle, wohl in erster Linie für Sprengzwecke.

Kriegsmaritimes.

a) Im Allgemeinen. Was die maritime Wehrkraft der australischen Coloniengruppe anbelangt, so ist bereits angeführt worden, dass in dieser Richtung der Beginn einer thatsächlichen Föderation schon durch die „*Imperial Defence Acte*“ des Jahres 1888 gemacht wurde, unter deren Bestimmungen die Regierung des britischen Reiches (*Imperial Government*, zum Unterschied von der Regierung der vereinigten Königreiche England, Schottland und Irland allein) mit den australasischen Colonien als Gesammtheit einen Vertrag bezüglich der maritimen Wehrkraft eingieng. Dieser Vertrag bestimmt, dass die Regierung den Colonien fünf schnelle Kreuzer und zwei Torpedo-Kanonenboote zur Verfügung zu stellen hat. Den Bau und die Überführung bestreitet die Regierung, die Colonien aber haben dieses Capital mit 5% zu verzinsen, doch dürfen die Zinsen 35 000 £ jährlich nicht überschreiten.

Diese Schiffe (Mildura, Katoomba, Tauranga und Ringarooma; Wallaroo, Karrakatta und Boomerang) haben in jeder Hinsicht wie die britischen Kriegsschiffe gehalten zu werden, ob ausgerüstet oder in Reserve versetzt. Sie unterstehen einzig und allein dem Commandierenden der in den australischen Gewässern stationierten Escadre, dürfen aber auch von diesem nur nach eingeholter Bewilligung sämmtlicher Colonial-Regierungen außerhalb der australischen Station [1]) verwendet werden. Ferner darf die Etablierung dieser neuen Flottenabtheilung

[1]) Die australische Station umfasst die Gewässer vom 95. Grad Ostlänge bis zum 160. Grad Westlänge, gegen Süden zu bis zum Polarkreis; gegen Norden zu schließt sie die Christmas- und Keelings-Inseln ein, ferner die Molucceu und alle Südsee-Inseln, welche südlich der Mariannen und westlich der Louisiaden liegen.

seitens des *Imperial Governement* nicht zum Anlasse genommen werden, um eine Reduction der normalmäßig in den australischen Gewässern stationierten Seestreitkräfte vorzunehmen.

Die Erhaltungskosten der genannten sieben Schiffe, ferner die Kosten des alle drei Jahre vorzunehmenden Bemannungswechsels der davon in Ausrüstung befindlichen, sowie des fallweisen Wechsels auf den in Reserve stehenden und überhaupt alle das Personale betreffende Auslagen, welche aus dem Bestande dieser Schiffe unter dem genannten Vertrage entstehen, wie Pensionen etc., tragen bis zu einer Summe von jährlich 91 000 £ die Colonien allein. Von den Schiffen haben ständig drei Kreuzer und ein Torpedofahrzeug in Dienst gestellt zu sein. Im Falle einer Mobilisierung oder eines Krieges bestreitet die britische Regierung die aus der Indienststellung der übrigen drei Schiffe erwachsenden Kosten. Auch macht sich die britische Regierung anheischig, den Colonien im Falle eines Verlustes das verlorene Schiff kostenlos durch ein anderes zu ersetzen.

b) Im Besonderen. Abgesehen von der durch die *Imperial Defence Acte* vorgesehenen Kreuzerflotte besitzen die größeren australischen Colonien noch eigene Kriegsschiffe, und zwar:

Süd-Australien: Das kleine stählerne Kanonenboot PROTECTOR.

Victoria: Das Thurmschiff (Monitor) CERBERUS, die beiden Kanonenboote VICTORIA und ALBERT, die Fregatte (rasierter Zweidecker) NELSON, das Torpedoboot I. Classe CHILDERS, die Torpedoboote II. Classe NEPEAN und LONSDALE; vier Dampfer (im Frieden der Seebehörde zugehörig) BATMAN, FAWKNER, GANNET und LADY LOCH, welche im Kriegsfalle mit 6"- (15 *cm*-) Hinterlad-Kanonen bestückt werden, und drei Torpedobarkassen, wovon zwei mit Lancierrahmen.

Außerdem hat die Colonialregierung mit den Eigenthümern einiger schnelllaufenden Dampfer, die Melbourne zum Heimatshafen haben, Verträge abgeschlossen, um diese Fahrzeuge im Kriegsfalle bestücken und als Kreuzer verwenden zu können. Das Geschützmateriale hiezu ist in Melbourne deponiert.

Neu-Süd-Wales besitzt die Fregatte WOLVERENE und die alten hölzernen Torpedoboote ACHERON und AVERNUS (Schwarzkopf-Torpedos), außerdem sind für den Kriegsfall die Hopperbarge (Dampfprahm mit Klappthüren im Schiffsboden), NEPTUNE zur Armierung mit einem schweren Geschütz und einige Barkassen zur Armierung mit Torpedos in Aussicht genommen.[1])

Queensland besitzt die stählernen Kanonenboote GAYUNDAH und PALUMA, den Torpedojäger (Hochseetorpedoboot?) MIDGE, das Torpedoboot II. Cl. MOSQUITO, ferner die armierten Zwillingsschrauben-Dampfer OTTER, BONITO, STINGAREE, PUMBA, DOLPHIN und BREAM.

Tasmanien verfügt über ein,

Neu-Seeland über vier Torpedoboote.

[1]) Das anfang 1891 angekaufte Vollschiff SOBRAON (Composit, 2131 *t*, Länge 83 *m*, Breite 12,2 *m*, Raumtiefe 8,2 *m*, Stapellauf 1866, frühere Eigenthümer Devitt and Moore, London), gehört zwar dem Staate, aber nicht der Kriegsmarine an, sondern dient an Stelle des demolierten VERNON (nicht zu verwechseln mit dem britischen Schulschiff VERNON) dem doppelten Zwecke einer Besserungsanstalt für Knaben und eines Schulschiffes für Seeleute der Handelsmarine, indem die einem schlimmen Lebenslauf entzogenen Kinder dort zu Schiffsjungen und Matrosen ausgebildet werden.

Die Bemannungen dieser kleinen Kriegsmarinen bestehen wie die Mannschaften der Armeen aus zwei Theilen: einem präsentdienenden, welcher die abgerüsteten Schiffe instand hält und zu Instructoren und Unterofficieren herangebildet wird und einem sozusagen dauernd beurlaubten Theile (der Naval Brigade), welcher jährlich zu Waffenübungen einrückt und dabei auch Instructionsfahrten mit den betreffenden Schiffen unternimmt. In manchen Colonien existiert auch noch eine Reserve in Form der Naval Volonteers.

Die in einzelnen Colonien vorhandenen kriegsmaritimen Etablissements werden in der Folge unter dem Abschnitte „maritime Etablissements" zugleich mit jenen, welche Privaten angehören, angeführt.

Die nachstehenden Details über das Flottenpersonal der einzelnen Colonien gelten für das Jahr 1890.

Süd-Australien:

Ständig (auf PROTECTOR).		
	Stab	6
	Mannschaft	72
Naval-Reserve:		
	Stab	4
	Mannschaft	70
	Summe	152

Stab und Mannschaft, welche an Bord des PROTECTOR Präsenzdienste leisten, erhalten Gebüren und Schiffskost. Von der Naval Reserve bilden 2 Officiere und 12 Mann das Corps für den submarinen Minendienst.

Victoria:

Ständig:		
	Stab	18
	Höhere Unterofficiere und Instructoren	17
	Mannschaft, eingeschifft	123
	„ ansonsten	77
Naval-Brigade.		
	Stab, eingetheilter	27
	„ uneingetheilter	25
	Höhere Unterofficiere und Instructoren	16
	Mannschaft	333
	Summe	636

Stab und Mannschaft der Naval-Brigade erhalten Gebüren nur für die Zeit der jährlichen Übungen, welchen sie anwohnen.

Neu-Süd-Wales.

Ständig (auf WOLVERENE und den Torpedobooten):		
	Stab	7
	Mannschaft	10
Naval-Brigade:		
	Stab	32
	Artillerie-Instructoren	3
	6 Compagnien (5 in Sydney, 1 „ Newcastle)	296

Naval Artillery Volonteers:

Stab	17
Höhere Unterofficiere und Instructoren	3
Mannschaft	226
Summe	594

Die Stabspersonen (bis auf die Cadetten der Brigade) erhalten sämmtlich Gebüren, die Mannschaften der Naval-Brigade erhalten Löhnung, jene der Volonteers jedoch lediglich die erforderlichen Waffen, Munitions-, Rüstungs- und Monturs-Sorten.

Queensland.

Stab	35
Höhere Unterofficiere und Instructoren	5
Mannschaft	?
Summe	?

Maritime Etablissements in den besuchten Häfen Australiens.

Albany.

Albany verfügt nur über ein kleines Balancedock für Lichter, welches der „*P. and O*"-Gesellschaft gehört und das einzige Dock an der ganzen Küste von Westaustralien ist.

Adelaide.

Adelaide verfügt über ein Trockendock und drei größere Patentslips zum Aufholen von Schiffen. Der größte und leistungsfähigste der Patentslips ist der Fletcher- oder Dunnikier-Slip, welcher der Stadt Port Adelaide gegenüber auf der Lefevre-Halbinsel, nördlich der Jervisbrücke, gelegen ist. Das Etablissement nimmt eine Fläche von 5 Acres (= 2 *ha*) ein und steht unter der Leitung des Eigenthümers Henry C. Fletcher. Die Länge des Aufholstapels beträgt 700′ (= 213·3 *m*) nach eigener Angabe des Eigenthümers (nach „*Lloyds Register*" 720′ = 219·4 *m*), wovon 30′ (= 9·1 *m*) Seestapel. Der Schlitten ist 200′ (= 61 *m*, nach „*Ll. R.*" 250′ = 76·2 *m*) lang. Mit den vorhandenen Einrichtungen können Schiffe bis zu 1200 (nach „*Ll. R.*" 1500) Tonnen aufgeholt werden. Zum Aufholen dient eine 20-pferdige Dampfmaschine und ein Zahnradvorgelege mit je nach dem Gewichte des aufzuholenden Fahrzeuges veränderlichem Übersetzungsverhältnisse, das eine Kette ohne Ende betreibt, an die der Schlitten angeschäkelt wird.

Das Etablissement übernimmt alle Reparaturen an Holz-, Eisen- und Stahlschiffen, mit Ausnahme der Neuerzeugung größerer Gusstücke, welche man in einer der großen Gießereien von Adelaide herstellen lassen müsste. Die noch nothwendige Bearbeitung und Anpassung besorgt das in Rede stehende Etablissement. Die Werkzeugmaschinen werden durch eine 50pferdige Dampfmaschine betrieben. Material für große Reparaturen wird nicht am Lager gehalten, da solches stets fallweise am Platze erhältlich ist.

Ganz im Osten des dem Etablissement gehörigen Grundstückes befindet sich das ebenfalls dazu gehörige Trockendock, welches 1891 im Bau stand. Seine Fertigstellung wurde für das Jahr 1893 gewärtigt. Die größte Länge dieses Docks beträgt 550′ engl. (= 167,6 *m*), die Breite 60′ (18,3 *m*), die Tiefe 26′ (= 7,9 *m*), bei Hochwasser (Nippzeit) über den Kielklötzen, die wieder 2′ (0,6 *m*) über die Sohle des Docks reichen.

Das Etablissement beschäftigt ständig etwa 100 Arbeiter, die für den achtstündigen Arbeitstag mit 12 *sh* (= 6 fl. in Gold) entlohnt werden.

Die beiden anderen Patentslips gehören den Firmen S. Jenkins, resp. Thomas Cruickshank. Sie können Schiffe bis zu 300 resp. 400 *t* aufholen und angeblich alle an Schiffen solcher Größe vorkommenden Arbeiten ausführen. Die letztgenannte Firma besitzt auch eine Werfte, auf welcher kleinere Holzschiffe gebaut werden.

Melbourne.[1])

Die maritimen Etablissements der Hauptstadt von Victoria liegen zum Theile in Williamstown auf der Südseite der Hobson Bay, zum Theile am Yarraflusse weiter stromauf. Die beiden bedeutendsten von den ersteren, ein Trockendock und ein Aufholstapel, sind Staatseigenthum. Ihre Leitung obliegt dem *Departement of Trade and Customs*. Das Trockendock führt den Namen *Alfred Graving Dock* und liegt etwa 400 *m* von der Spitze Gellibrand auf der Nordostseite von Williamstown. Es ist in das Land eingebaut, d. h. ausgegraben und zum Theile ausgesprengt und mit Granitquadern verkleidet. Die staffelförmigen Wände sind so steil, dass die senkrecht zum Längenschnitte herabführenden Stiegen in Schachte eingebaut sind, deren Eingang etwa 8 *m* vom Rande des Docks entfernt liegt. Das Dockthor ist ein eisernes Schwimmthor. Die Dimensionen dieses Docks sind:

Länge am Boden	459′	=	139·90 *m*
Breite oben	97′	=	29·50 „
„ am Boden	$55^1/_2$′	=	16·90 „
„ der Einfahrt	80′	=	24·30 „
Tiefe des Docks bei Niedrigwasser	$24^1/_2$′	=	7·46 „
„ „ „ „ Hochwasser	$26^1/_2$′	=	8·07 „

Zum Ein- und Ausschiffen von Material dient ein auf Schienen fahrbarer 15 *t*-Drehkrahn. Innerhalb des dazu gehörigen Geleises von 4 *m* Spurweite liegt ein normalspuriges, das an das coloniale Eisenbahnnetz anschließt. Eigene und fremde Kriegsschiffe zahlen für die Benützung des Docks keine Gebür, sondern decken bloß die Auslagen für das Verholen des Schiffes, das Auspumpen des Docks, Materialverbrauch etc. Handelsschiffe zahlen für die Benützung desselben eine Taxe, welche bei einem Deplacement bis zu 675 *t* 7 Pence per Tonne und Tag beträgt und von 75 zu 75 *t* darüber eine Herabsetzung erfährt, so dass endlich Schiffe von 2500 *t*[2]) und darüber nur mehr $3^1/_8$ Pence per Tonne und Tag zu entrichten haben.

Für den Tag der Ein- und Ausdockung ist die doppelte Gebür zu entrichten. Die Arbeit der Dockungen, sowie die Benützung des Maschinen-

[1]) Die Angaben über Melbourne weichen wesentlich von jenen des „Lloyds Register" ab, sind jedoch authentisch.

[2]) Nach den Dimensionen der Docks zu schließen, dürfte es höchstens Schiffe von etwa 2000 *t* aufnehmen können: (Länge) × (Breite) × (Tiefe) × (größter gebräuchlicher Völligkeitsgrad) = 140 × 23,3 × 80 × 0·75 = 2041 *t*.

schoppens mit Bohr- und Schneidemaschinen und der Schmiedewerkstätte werden extra mit 4, respective $2^1/_2$ und $1^1/_2$ *sh* per Stunde vergütet. Bei Benützung des Krahnes sind pro gehobene Tonne 5 *sh* zu entrichten — mindestens aber 20 *sh*. Bei Überzeitarbeit (mehr als 8 Stunden täglich) erhöhen sich die Arbeitslöhne um 50 %.

Der dem Staate gehörige Aufholstapel liegt im Nordwesten des *Alfred Graving Dock*, parallel damit. Der Seestapel ist zwischen zwei Molen so weit seewärts geführt, dass auf den 203′ (= 61,8 *m*) langen Schlitten Schiffe von 25′ (= 7,62 *m*) Tiefgang placiert werden können. Die Aufschleppmaschine kann Schiffe mit einem Deplacement bis zu 2000 *t* aufschleppen. Auf den beiden Molen laufen Eisenbahngeleise, die mit den Eisenbahnen der Colonie zusammenhängen. Die Taxe für die Benützung des Aufholstapels beträgt bis zu 200 *t* 1 *sh*, darüber 6 Pence per Tonne und Tag. Kriegsschiffe entrichten keine Taxe.

Die Durchführung nothwendiger Arbeiten an den Schiffen wird nicht von der Dockleitung übernommen, sondern muss einer der Privatfirmen von Melbourne überlassen werden.

Die im Besitze von Privaten befindlichen Etablissements in Williamstown sind ein der Firma Wright gehöriger Patentslip für Schiffe bis zu 500 *t* und zwei Trockendocks von folgenden Dimensionen:

Länge	*a)* 330′ (100,6 *m*)	*b)* 240′ (73,1 *m*)
Breite	46′ (14,0 *m*)	33′ (10,0 *m*)
Tiefe	17′ (5,2 *m*)	13′ (4,0 *m*)

Alle diese liegen westlich des der Regierung gehörigen Aufschlepps.

Im Yarrabassin besitzt die Colonialregierung einen drehbaren 50 *t*-Krahn, der auf einem Granitfundament montiert ist und hauptsächlich zum Ein- und Ausschiffen von Maschinenbestandtheilen, Untermasten etc. Verwendung findet.

Als Privat-Etablissements bestehen an diesem letztgenannten Orte noch zwei Trockendocks der Firma Wright, Orr and Comp., beide mit Holz verkleidet und durch doppelte Flügelthore absperrbar. Das weiter stromabwärts gelegene *Dukes Dock* ist das größere von beiden und hat zwei Abtheilungen, welche, durch Thüren abgeschlossen, einzeln benützt werden können. Das ganze Dock ist 620′ (189 *m*) lang, 55′ (16,8 *m*) breit und 15′ (4,6 *m*) tief.

Außerdem befindet sich im Yarraflusse noch ein Balancedock von 154′ (46,9 *m*) Länge und 30′ (9,1 *m*) Einfahrtsbreite, das Schiffe von 700 *t* heben kann, wenn sie nicht mehr als 12′ (3,6 *m*) tauchen.

Hobart.

In der Derwentmündung befinden sich vier[1]) Patentslips, von welchen der größte der Firma Kennedy & Son gehört.

Dieser ist auf Battery Point unterhalb der Batterie Musgrave gelegen. Seine Stapellänge beträgt 650′ (= 198 *m*, nach „*Lloyds Register*" 940′ = 286,5 *m*). Die Schienen sind bis zu einer Wassertiefe von 30′ (9,1 *m*, „*Ll. R.*" 24′ = 7,3 *m*) geführt. Der Wagen hat eine Länge von 219′ (66,75 *m*); die Aufholmaschine ist eine 50 pferdige Dampfmaschine, welche imstande ist, ein Schiff von 1200 *t* binnen 2 Stunden aufzuschleppen. Kleinere Fahrzeuge be-

1) „Lloyds Register" führt nur deren drei an.

dürfen nur eines Drittels dieser Zeit. (Nach *„Lloyds Register“* können nur Schiffe bis zu 1000 *t* aufgeholt werden.) Die Firma übernimmt jede Reparatur von Holz- und Eisenschiffen und besitzt hiezu nächst der Helling entsprechende Holzwerkstätten und in der Stadt, nahe am Ufer, eine große Eisenwerkstätte, eine Schmiede mit einem Dampfhammer und eine Gießerei, welche Anstalten auch größere Neuerzeugungen möglich machen.

Die übrigen drei Patentslips, von welchen einer weiter flussaufwärts bei Pavilion Point, die anderen am Strande der Sandy Bay gelegen sind, können nur kleinere Schiffe aufholen.

Sydney.[1]

Der Port Jackson ist nach der öfter bezogenen Imperial Defence Acte der Centralhafen der australischen Station. Aus diesem Grunde hat die britische Regierung von der Regierung der Colonie Neu-Südwales das Garden Island im Tauschwege als Kriegsmarine-Depot erworben. Die Herstellung der erforderlichen Baulichkeiten, Legung von Vertäuungen etc. wurden von der Colonie mit einem Kostenaufwande von 117 588 £ bewirkt; dafür überließ ihr die britische Regierung sämmtliches noch in ihrem Besitze befindliche Land, darunter die *Paddington*-Baracken und den um das *Government House* liegenden Parkgrund *(Domain* und *Botanic Gardens).* Die Bojen zwischen Garden Island und Macquarie Point sind daher Eigenthum der britischen Regierung (Admiralität) und für die Escadre der australischen Station bestimmt. Die bei dem Depot angestellten Beamten, Magazineure, Unterofficiere etc. werden nominell in den Schiffsrollen des jeweiligen Flaggenschiffes geführt.

Die Colonialregierung von Neu-Südwales hat für ihre eigene Marine eine kleine Flottenstation auf Cokatoo- (oder mit der Bezeichnung der Eingebornen Biloëla-) Island errichtet. Vor diesem liegt auch die Corvette Wolverene und das Schulschiff für Schiffsjungen der Handelsmarine, der Vernon (Sobraon) vertäut. Cokatoo Island war bis zu der erst in neuerer Zeit erhaltenen Widmung zum maritimen Etablissement eine Strafanstalt.

Es ist etwa $2^1/_2$ Seemeilen (4,6 *km*) von Sydney *(Circular Quay)* entfernt und liegt gerade in der Mündung des Paramattaflusses.

Das ältere der beiden darauf angelegten Docks, das *„Fitzroy Dock“*, liegt an der Ostseite der Insel; seine Dimensionen sind:

Länge, oben gemessen	500′ (152,4 *m*)
„ am Boden gemessen	475′ (144,8 *m*)
Breite der Einfahrt	59′ (18,0 *m*)
Tiefe bei gewöhnlichem Hochwasser .	20′ (6,1 *m*)
„ „ „ Niedrigwasser	19′ (5,8 *m*)

Der Fall der Seitenwände beträgt $1 : 3^1/_2$. Wände und Boden sind zum Theile mit Sandsteinquadern bekleidet, zum Theile werden sie von dem Sandsteinfelsen gebildet, in welchen das Dock eingesprengt wurde. Das Dockthor ist ein gewöhnliches eisernes Schwimmthor. Das Dock kann Schiffe mit einem Deplacement bis zu 4000 *t* aufnehmen.

[1]) Die Angaben von „Lloyd Register“ über Docks etc. weichen wesentlich von den im nachfolgenden gegebenen ab. Letztere beruhen auf unmittelbarer Information.

Das neuere, erst fertig gestellte Dock der Cokatoo-Insel führt den Namen *Sutherland Dock* und ist eines der größten zur Zeit existierenden Docks. Es liegt auf der Südseite der Insel in einem sehr stumpfen Winkel gegen die Richtung des *Fitzroy Dock*. Der 250′ (76,2 *m*) lange Zwischenraum, welcher zwischen den Kopfenden der beiden Docks liegt, soll ebenfalls ausgegraben werden, um als Dock für kleinere Fahrzeuge dienen zu können. Eines der beiden großen Docks soll als Zufahrt dazu dienen.

Das *Sutherland Dock* ist ebenfalls aus dem Sandsteinboden der Insel ausgesprengt und nur theilweise mit Quadern verkleidet. Die Form des Docks ist eine ungewöhnliche. Die oberen Ränder der beiden parallelen Langseiten stehen 108′ (32,9 *m*) voneinander ab und erst am Kopfende verengen sie diesen Abstand in gegeneinander gewendeten Curven bis auf 40′ (12,2 *m*). Die Breite des Docks wird durch sechs molenartige Vorsprünge (drei per Seite) von je 30′ (9,1 *m*) Breite und 14′ (4,3 *m*) Länge auf 80′ (24,4 *m*) reduciert. Die gegen die Einfahrt gewendeten Flächen dieser Vorsprünge sind mit Stiegenstufen versehen; die nach innen und nach rückwärts gelegenen fallen lothrecht ab. Außerdem führen zu beiden Seiten des Kopfes durch Schachte und zu beiden Seiten der Einfahrt in der Längsrichtung Stiegen zur Sohle des Docks. Die Seitenwände sind sehr steil. Der Fall der Eingangswände beträgt 24 : 1. Die Docksohle ist in einem Verhältnisse von 1 : 367 gegen die Einfahrt geneigt.

Die obere Einfahrtsbreite beträgt	84′	(25,6 *m*)
Die Tiefe, von der Oberkante gemessen	37′	(11,3 *m*)
Die Länge ..	608′	(185,3 *m*)
Die Tiefe unter der Wasserlinie bei Hochwasser (Springgezeit) ..	32′	(9,7 *m*)
Die Tiefe bei Niedrigwasser (Springgezeit)	26′	(7,9 *m*)

Das Dock wird mit einem Vinipples-Patentthor gesperrt: ein prismatischer, aus Eisenblech construierter Kasten, welcher zum Öffnen auf Rollen in eine Seitenkammer geschoben wird, die senkrecht auf die Längsrichtung des Docks steht. Das Thor enthält Kammern für Wasser- und andern Ballast, durch dessen Entfernung es schwimmfähig gemacht werden kann. Das Dock enthält 15 000 *t* Wasser und kann durch die vorhandenen Pumpen in 3 bis 4 Stunden trocken gelegt werden. Längs des Docks laufen zu beiden Seiten breitspurige Geleise für zwei 20 *t*-Drehkrahne. Außerhalb davon laufen normalspurige, welche bis zu den Depôts und Werkstätten führen. Von letzteren sind eine größere Schiffsschmiede, ein Maschinensaal, Schiffbau- und Zimmermannsschoppen vorhanden. Kleinere Fahrzeuge für die Colonialregierung werden auf einem daneben befindlichen Stapel gebaut. Sonst kann jede, auch die größte Reparatur durchgeführt werden.

Für die Benützung der Docks zahlen Kriegsschiffe keine Gebüren, Handelsschiffe nach Tonnengehalt, mindestens aber 20 £ für den ersten und 15 £ für jeden folgenden Tag. Mit dieser Taxe wird das Verholen, Öffnen und Schließen des Docks, sowie das Auspumpen und überhaupt die ganze Arbeit des Dockens an und für sich bezahlt. Reparaturen müssen von Privaten ausgeführt werden, welche hiezu die bereits erwähnten Krahne und die vorhandenen Werkzeugmaschinen benützen können. Hiebei sind per Stunde folgende Benützungspreise zu entrichten:

5′-Drehbank ..	5 *sh*
18″- „ ..	$3\frac{1}{2}$ „

12″-Drehbank	$2^1/_2$	*sh*
Lochstoßmaschine	3	„
Verticalbohrmaschine	$2^1/_2$	„
Bohrmühle (Gebür für die Drehbank)	2	„
Kleiner verticaler Bohrer	1	„
Blechschneidemaschine	3	„
40 Centner- (2 *t*) Dampfhammer (Kosten des Brennmaterials)	10	„
5 „ (254 *kg*) „ „ „ „	4	„
Krahn	1	„

Die im Port Jackson bestehenden maritimen Privatetablissements sind: 1 Trockendock, 4 Balancedocks und 5 Patentslips. Drei der letzteren, sowie das Trockendock gehören einer und derselben Firma, der *Mort's Dock and Engineering Company,* und sind in der Mort's Bay, einer Abzweigung der Waterview Bay, an der Stirnseite von Balmain gelegen.

Das Trockendock ist 410′ (125 *m*) lang, 68′ (20,7 *m*) breit und 20′ (6,1 *m*) tief.

Der größte der drei dieser Gesellschaft gehörigen Patentslips ist für Schiffe von 2000 *t* Gehalt und 250′ (76,2 *m*) Länge eingerichtet, der mittlere für solche von 1000 *t* und 200′ (60,9 *m*) Länge, der kleinste endlich für Fahrzeuge bis zu 40 *t*.

Die dieser Firma gehörigen großen Etablissements ermöglichen es ihr, jedwede noch so große Reparatur oder Neuerzeugung für Schiffe jeder Größe zu übernehmen.

Ein vierter, ebenfalls in Balmain gelegener Patentslip gehört der Firma *Bayle* (Daten unbekannt); der fünfte endlich, auf der Ostseite des Darling Harbour, etwas nördlich von der Ausmündung von King Street, gelegen, ist Eigenthum der Firma *Dary and Sand* und kann Schiffe von 600 *t* und einer Länge von 180′ (54,9 *m*) aufholen.

Von den vier Balancedocks liegen zwei in der Johnstone Bay (auf der Ostseite von Balmain), von denen eines *(a)* der Firma *Anderson*, das andere *(b)* der Firma *Anderson and Goodhall* gehört. Ein drittes, das *Rountree Dock (c)*, befindet sich in der Waterview Bay, und das vierte, der *Atlas Company* gehörige *(d)* endlich auf der Nordseite des Hafens, in Woolwich.

Die Dimensionen dieser Docks sind:

	a		*b*		*c*		*d*[1])	
	Fuß engl.	*m*	Fuß engl.	*m*	Fuß engl.	*m*	Fuß engl.	*m*
Länge	100	30,5	300	91,4	164	60,0	300	91,4
Breite	23	7,0	57	17,4	42	12,8	73	22,2
Tiefgang des versenkten Docks über den Kielklötzen	7	2,1	27	8,2	12	3,6	—	—
Tragfähigkeit	150 *t*		1400 *t*		600 *t*		2000 *t*	

[1]) Dieses Dock der „Atlas Company" ist ein sogenanntes *Pontoon Depositary Dock*, welches eigentlich die Aufgabe hat, ein Fahrzeug zu heben, um es dann auf

Wellington.

Im Port Nicholson befindet sich ein Patentslip (in der Evans Bay) und eine kleine Aufholhelling. Der Patentslip kann Schiffe von 2000 *t* Deplacement und nicht mehr als 300′ (91,4 *m*) Länge aufholen. Die Helling hat nur das Aufholen kleiner Fahrzeuge (bis 100 *t*) zum Zwecke.

Auckland.

Der Waitematahafen verfügt über zwei Trockendocks, die beide der Regierung gehören. Das *Calliope Dock*, so benannt, weil die im Samoa-Orkan 1889 schwer beschädigte britische Corvette Calliope das erste Schiff war, welches darin gedockt wurde, liegt auf der Nordseite des Hafens, etwa gegenüber dem westlichen Ende der Stadt Auckland. Seine Dimensionen sind:

Länge	525′	(160 *m*)
Breite	80′	(24,4 *m*)
Tiefe (bis zur Oberkante der Kielklötze)	33′	(10 *m*)
Höhe der Kielklötze	2′	(0,61 *m*)

Jene des zweiten Docks betragen:

Länge	312′	(95,1 *m*)
Breite	43′	(15,1 *m*)
Tiefe (bis zur Oberkante der Kielklötze)	$13^1/_2$′	(4,11 *m*)
Höhe der Kielklötze	$1^1/_2$′	(0,4 *m*)

Die Verfassungen der australasischen Colonien.

a) Im allgemeinen. Die Regierungen der australasischen Colonien bestehen durchwegs aus dem Gouverneur als Vertreter der Königin, einem Ministerrathe, dessen Mitglieder dem wahlberechtigten Volke „verantwortlich" sind[1]) und die Vollzugsgewalt ausüben; endlich aus einer nach dem Zweikammersysteme organisierten Volksvertretung, welche die Gesetze gibt.

Die Gouverneure werden von der Königin von England über Vorschlag eines ständigen Comités ernannt, und es besteht die Gepflogenheit, sie sechs

einem entsprechenden Landbau absetzen zu können. Es besteht daher aus einem schwimmenden Theil, welcher der Längshälfte eines Balancedocks ähnlich sieht. Der Boden des Docks, auf dem das gedockte Schiff aufruht, wird von zwölf caissonartigen Vorsprüngen dieser Hälfte gebildet. Ist das Fahrzeug darauf gelagert und das Dock gehoben, so wird es an den Quai des Landbaues verholt, von welchem ausgehend nun elf Molen die Zwischenräume zwischen den erwähnten Caissonfortsätzen ausfüllen, worauf das Dock gesenkt und das Schiff am Lande deponiert wird.

Als Gegengewichte des zu hebenden Schiffes dienen Ballastcaissons, welche auf der Außenseite des Docks durch Charnierstücke mit dem höchsten Theile desselben verbunden sind.

Der zu diesem Dock gehörige Landbau ist jedoch nie ausgeführt worden, und das Dock wird nun als Balancedock verwendet. Die „Atlas Company" verfügt auch über große Maschinenwerkstätten, Gießereien und Kesselschmieden; sie nimmt alle Gattungen Reparaturen an Schiffen und Maschinen an, sowie auch Neuerzeugungen.

[1]) Siehe „Colonien mit verantwortlicher Regierung" in dem Abschnitte des II. Theiles über Mauritius, Schlagwort „Verfassung".

Jahre in ihrem Amte zu belassen. Die Gouverneure ernennen ihrerseits die Minister mit und ohne Portefeuille, welche den Ministerrath *(Executive Council)* bilden. Im Einvernehmen mit diesem Rathe bestellen die Gouverneure Friedensrichter und höhere Staatsbeamte, die sie kraft ihrer vicekoniglichen Gewalt auch erforderlichen Falles suspendieren oder absetzen können. Der Gouverneur ist ferner der Gerichtsherr der betreffenden Colonie, und als solcher übt er das Begnadigungsrecht, doch darf er keine Begnadigung an die Bedingung des Verlassens der Colonie knüpfen, es sei denn das Verbrechen ein politisches gewesen. Die Bestätigung eines Todesurtheiles geschieht unter Zuratheziehung des *Executive Council,* doch ist der Gouverneur in diesem Falle — wie überhaupt — nicht gebunden, seinem Rathe Folge zu geben. Trifft er eine diesem Rathe zuwiderlaufende Entscheidung, so muss er dem britischen Colonialministerium einen detaillierten Motivenbericht darüber erstatten.

Der Gouverneur kann die Versammlungen der gesetzgebenden Körper einberufen, vertagen oder — wo statthaft — auflösen, stets unter dem Beirathe des *Executive Council.* Er übt als Vicekönig das Recht der Bestätigung oder des Vetos über die in den Häusern durchgegangenen Gesetzesvorschläge, doch kann er die Entscheidung über solche auch der Königin vorbehalten. Die Instructionen der Gouverneure sind in dieser Beziehung weit gehalten, doch sind acht Fälle genannt, in welchen die Entscheidung der Krone eingeholt werden muss. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Münzwährung, auf gewisse Differentialzölle, auf das königliche Prärogative und auf das Eigenthum britischer Unterthanen außerhalb der Colonie.

Die Stellung des Gouverneurs gegen die gesetzgebenden Körper und das Cabinet ist analog der Stellung des jeweiligen britischen Souverains gegen das Parlament und das britische Cabinet. Sein Einfluss auf politische Angelegenheiten hängt lediglich von seinem persönlichen Charakter ab, und von der Sorgfalt, mit welcher er es vermeidet, seine etwaigen Wünsche und Meinungen aufzudrängen, damit das Volk ihn nicht im Verdacht habe, als menge er sich in Angelegenheiten, deren Entscheidung der Volksvertretung zusteht. Der Gouverneur hat Gelegenheit, in religiöser, socialer und cultureller Beziehung viel Gutes zu wirken — kann dies aber stets nur auf indirectem Wege thun. Dem Namen nach politisches Oberhaupt der Colonie, sind ihm durch die Constitution die Hände so gebunden, dass in den recht republikanischen Australiern der Wunsch nach selbstgewählten Gouverneuren, wenn auch laut geworden, so doch nicht durchgedrungen ist — ein selbstgewählter Gouverneur könnte kaum eine solche Strohmannsrolle spielen, als der von der Königin ernannte. Er bildet nahezu das einzige Verbindungsglied mit dem Mutterlande, ein wie festes ist leicht zu ersehen, und dient als Recipient der billigen Loyalitätskundgebungen, die in Australien *en vogue* sind, so lange die Australier thun dürfen, was sie wollen.

Bei der Bildung des Cabinetes wird der durch die Zeit geheiligte Brauch des Mutterlandes eingehalten, der sich in Folgendes zusammenfassen lässt:

Das Cabinet hat

1. aus Mitgliedern der Gesetzgebung zu bestehen, welche

2. ein und dasselbe politische Glaubensbekenntnis haben und der Majoritätspartei des Unterhauses angehören, und

3. ein durch Übereinkommen festgesetztes politisches Programm zur Durchführung bringen, für welches sie gemeinschaftlich verantwortlich sind. Die Verantwortlichkeit findet ihren Ausdruck in

4. dem collectiven Rücktritt des Cabinetes, im Falle seine Thätigkeit vom Parlamente missbilligt wird.

Endlich hat

5. das Cabinet die Unterordnung unter den ernannten Premier anzuerkennen.

Nur die Missbilligung des Unterhauses allein verbindet zur Abdankung des Ministeriums, welches daher resignieren muss, sobald es die Majorität des Unterhauses nicht mehr für sich hat. Das Misstrauen kann dem Cabinete gegenüber ausgedrückt werden:

1. Durch ein persönliches Missbilligungsvotum oder ein Misstrauensvotum;

2. durch ein Votum, welches einen Act der Regierung missbilligt;

3. durch die Verwerfung einer wichtigen, vom Cabinete beantragten Maßregel.

In diesen Fällen muss das Cabinet zurücktreten oder an die Krone um Auflösung des Parlamentes appellieren. Der Entscheid über einen solchen Appell steht dem Gouverneur zu, der damit eine schwere Verantwortung trägt.

Die Parlamente sind fast in allen Zügen dem britischen Parlamente nachgebildet, und eine Hauptcharakteristik von dessen System findet sich durchwegs bei allen wieder: Die mangelhafte Abgrenzung der den beiden Häusern zukommenden Wirkungskreise gegen einander, bezüglich welcher nur einige Punkte mit Gewissheit festgestellt sind. Zu diesen gehören insbesondere die auf „*Money Bills*“ (Gesetzesvorlagen, die eine Geldbewilligung erheischen) bezüglichen. Das Oberhaus kann in keiner der Colonien solche Gesetze vorschlagen; die diesbezügliche Initiative muss stets vom Unterhause ausgehen. In Neu-Süd-Wales nimmt das Oberhaus für sich das Recht in Anspruch, solche Vorschläge abzuändern, doch wird dieses nicht verbriefte Recht vom Unterhause bestritten. In Tasmanien kann das Oberhaus zu bewilligende Geldbeträge reducieren, aber nicht erhöhen. In den übrigen Colonien hat das Oberhaus nicht die Macht solche Vorschläge abzuändern, sondern muss sie in Bausch und Bogen annehmen oder verwerfen.

Aus der nicht genau definierten Stellung der beiden Häuser gegen einander, sowie aus anderen Ursachen können Stockungen in der Gesetzgebung entstehen, welche im Englischen als *Dead locks* (etwa „Obstructionen“) bezeichnet werden. Um über solche höchst schädliche Pausen in der Thätigkeit der Gesetzgebung hinwegzukommen, stehen den Gouverneuren verschiedene Mittel zur Hand, darunter die Auflösung und erneute Zusammenstellung eines der beiden „Häuser“. Das Oberhaus kann nur in Süd-Australien durch den Gouverneur aufgelöst werden, und auch da nur, wenn es zum zweitenmale eine vom Unterhause angenommene *Bill* verwirft, und wenn eben dieses zweitemal das Unterhaus ein neugewähltes war. In den übrigen Colonien ist das Oberhaus überhaupt unauflösbar.

Dagegen steht dem Gouverneur in allen Colonien das Recht zu, das Unterhaus aufzulösen. In solchen Gelegenheiten ist er von den Ministern berathen, doch existieren Fälle, in welchen Gouverneure die Meinung des Ministerrathes bei Seite gesetzt und die vorgeschlagene Auflösung nicht angeordnet haben.

b) Vergleich der Hauptzüge in den einzelnen Colonien. In den folgenden Tabellen sind die charakteristischen Hauptmerkmale in der Zusammensetzung der gesetzgebenden Körper verglichen:[1])

I. Oberhaus (Mitglieder).

Colonie	Zahl	Art der Bestallung[2])	Amtsdauer	Erforderliche Qualification: nach Alter	Erforderliche Qualification: nach Vermögensverhältnissen	Erforderliche Qualification: Sonstige
				Jahre		
West-Australien *A*	15	Ernennung	Bis zum Inkrafttreten der Form *B*	21	Liegender Besitz im Bereiche der Colonie mit Reinwert von 500 £ oder Jahresertrag von 50 £	Britische Unterthanenschaft
West-Australien *B*	15	Wahl	Alle 2 Jahre scheiden je fünf Mitglieder aus	21	dto.	dto.
Süd-Australien....	24	Wahl	Alle 3 Jahre scheiden je acht Mitglieder aus	30		Dreijähriger Aufenthalt in der Colonie
Victoria..........	48	Wahl	Alle 2 Jahre scheiden je drei Mitglieder aus	30	Liegender Besitz im Bereiche der Colonie mit einem jährlichen Ertrage von 100 £	Britische Staatsbürgerschaft
Tasmanien.......	18	Wahl	Fünf Jahre	30		dto.
Neu-Süd-Wales...	70[3])	Ernennung	Lebenszeit	21		dto.
Queensland.......	39	Ernennung	Lebenszeit	21		dto.
Neu-Seeland......	44	Ernennung	Lebenszeit	21		dto.

[1]) Dabei sind die gegenwärtig in West-Australien Amtierenden unter West-Australien *A* begriffen, während die bei Erreichung von 60 000 Einwohnern, resp. spätestens 1896 in Thätigkeit tretenden unter West-Australien *B* abgehandelt werden.

[2]) Über Nichtwählbare und Verlust des Mandates siehe im folgenden unter den Details für die einzelnen Colonien.

[3]) Eine bestimmte Zahl ist nicht festgesetzt; die angeführte ist die thatsächliche gegenwärtige Mitgliederzahl.

II. Oberhaus (Wähler).[1]

Colonie	Erforderliche Qualification: nach Alter	Erforderliche Qualification: nach Vermögensverhältnissen	Erforderliche Qualification: Sonstige	Anzahl der zur Zeit der letzten Wahl registrierten Wähler
West-Australien	Jahre 21	Besitz im Werte von 200 £, Besitz eines Hauses mit einem Ertrage von 30 £, oder Erlag von 30 £ als Pachtzins pro Jahr	Britische Unterthanenschaft; einjährige Ansässigkeit im Wahldistrict	—
Süd-Australien	21	Liegender Besitz im Werte von mindestens 50 £, Erlag von mindestens 20 £ jährlich als Pachtzins in wenigstens dreijährigem Contract, oder 25 £ jährlich als Miete für ein Wohnhaus	—	32 062
Victoria	21	Liegender Besitz in einer Stadtgemeinde mit einer jährlichen Besteuerung von mindestens 10 £, oder gepachtete Liegenschaft mit einer jährlichen Besteuerung von 25 £[2])	—	153 249 wovon 1121 Nichtsteuerzahler[2])
Tasmanien	21	Besitz mit einer jährlichen Revenue von mindestens 20 £, oder Erlag von mindestens 80 £ als Pachtzins pro Jahr[2])	Britische Staatsbürgerschaft	6420 wovon 205 Nichtsteuerzahler[2])

III. Unterhaus (Mitglieder).

Colonie		Amtsdauer (in Jahren)	Alter (in Jahren)	Erforderliche Qualification[3])
West-Australien *A* u. *B*	30	4	21	Active Wahlberechtigung
Süd-Australien	52	3	21	dto.
Victoria.............	95	3	21	Zweijährige Ansässigkeit in der Colonie
Tasmanien	36	5	21	Active Wahlberechtigung
Neu-Süd-Wales	137	3	21	Britische Staatsbürgerschaft
Queensland..........	72	5	21	Active Wahlberechtigung
Neu-Seeland.........	74[4])	3	21	dto.

[1]) Von vorneherein ausgeschlossen von der Wahlberechtigung sind: Personen weiblichen Geschlechtes, nicht im Vollbesitze der Geisteskräfte Stehende, dann Personen, welche eine Armenversorgung genießen, und Verbrecher. In Victoria darf auch die Polizeimannschaft das Wahlrecht ausüben — in den anderen Colonien jedoch nicht.

[2]) Außerdem sind zu Wählern qualificiert, auch ohne diesen Bedingungen zu genügen: akademisch Graduierte, die Lehrer, bestellte Geistliche, dann die nicht activen Officiere der Armee und Marine.

[3]) Über Ausschluss von der Wählbarkeit und Verlust des Mandats siehe im folgenden unter den Details für die einzelnen Colonien. — [4]) Davon 4 Maori.

IV. Unterhaus (Wähler).[1])

Colonie	Erforderliche Qualification			Anzahl der zur Zeit der letzten Wahl registrierten Wähler
	nach Alter	nach Vermögensverhältnissen	Sonstige	
	Jahre			
West-Australien *A* u. *B*	21	Besitz im Werte von 100 £, Erlag von jährlich 10 £ als Pacht oder Miete	Britische Staatsbürgerschaft, einjährige Ansässigkeit im Wahldistrict	?
Süd-Australien	21	Keine	Britische Staatsbürgerschaft, sechsmonatliche Ansässigkeit im Wahldistrict	69 873
Victoria	21	Keine	Britische Staatsbürgerschaft, einjährige Ansässigkeit in der Colonie[2])	243 730 wovon 36 389 Nichtsteuerzahler
Tasmanien	21	Jahreseinkommen von mindestens 60 £, wovon 30 £ in den der Registrierung vorhergehenden 6 Monaten thatsächlich erhalten	Britische Staatsbürgerschaft	26 054, davon 94,8 % auf Basis von liegendem Besitz, 5,2% auf Basis von Gehalt oder Lohn
Neu-Süd-Wales	21	Keine	dto.	280 160
Queensland	21	Keine	Britische Staatsbürgerschaft, sechsmonatliche Ansässigkeit im Wahldistrict	Keine
Neu-Seeland	21	Keine	Sechsmonatliche Ansässigkeit im Wahldistrict	175 410

c) Im besonderen. **1. West-Australien.** — Die Erfüllung der vom Gesetze geforderten Qualification in Bezug auf Vermögensverhältnisse hat, damit ein neu gewähltes Mitglied eines der beiden Häuser stimmberechtigt sei, von ihm schriftlich bestätigt zu werden, unter Anführung und Beschreibung des betreffenden Besitzes. Sollte ein Mitglied in der Sitzung erscheinen oder seine Stimme abgeben, bevor diese Erklärung gegeben wurde, so verfällt es einer

[1]) Ohne Wahlrecht: wie bei Tabelle II (Oberhaus).

[2]) Das Wahlrecht kann von einer Person entweder auf Basis der Registrierung als Steuerzahler oder sonstig Wahlberechtigter ausgeübt werden. In einem Wahldistrict hat jedoch eine Person nur eine Stimme.

Strafe von 200 £ für jeden seither verflossenen Tag, welche Summe dem Angeber, wer immer es sei, vom obersten Gerichtshofe zugesprochen wird.

Die Nichteignung zum Mitgliede eines der beiden Häuser besteht, wenn die fragliche Person:

1. ein Mitglied des anderen Hauses, oder
2. ein Richter des obersten Gerichtshofes;
3. der Sheriff von West-Australien;
4. ein Priester irgendeiner Religion;
5. bankerott oder unter Liquidation befindlich, oder endlich
6. im britischen Reiche des Hochverrathes oder eines gemeinen Verbrechens überführt worden ist.

Außerdem dürfen von Staatsbeamten im *Legislative Council* (Oberhaus) nur solche sitzen, welche eines der fünf Ämter innehaben, die der „Neubesetzung aus politischen Gründen" unterliegen (Portefeuilles). Von diesen Amtspersonen soll stets mindestens eine Sitz und Stimme im *Legislative Council* haben. Erhält eine Person, welche ein bezahltes Amt der Krone bekleidet, ein Mandat, so wird dessen Annahme als gleichbedeutend mit Resignation des Amtes erachtet. Officiere des Heeres und der Marine jedoch, seien sie activ oder im Ruhestande, sind von der Berufung in die gesetzgebenden Körper nicht ausgeschlossen.

Der Verlust des innehabenden Mandats wird involviert durch:

1. Verlust des Vollbesitzes der Geisteskräfte;
2. Erwerbung der Unterthanenschaft oder des Bürgerrechtes eines fremden Staates oder einer fremden Macht;
3. Abwesenheit von den Sitzungen durch die Dauer von zwei aufeinanderfolgenden Monaten, wenn hiezu die Erlaubnis des Hauses nicht eingeholt wurde;
4. Annahme einer Pension oder eines bezahlten Amtes der Krone (ohne Anwendung auf Officiere);
5. directes oder indirectes Eingehen, Unternehmen, Ausführen, Innehaben oder Genießen — sei es in Person oder durch Stellvertretung — eines Contractes, Vertrages oder Auftrages, sei es für die Regierung oder auf Rechnung derselben; dann durch die Theilhabung an einem solchen Contracte, Vertrage oder Auftrage, sei er von wem immer gemacht oder eingegangen worden. Ebenso darf nicht Mitglied eines Hauses sein, wer wissentlich Capitalien oder Güter zur Ausführung solcher Contracte etc. liefert, oder wer Mitglied oder Beamter einer Gesellschaft ist, welche staatliche Garantie genießt.

Eines der Mitglieder des *Legislative Council* wird vom Gouverneur zum Präsidenten ernannt; ebenso steht es in der Macht des Gouverneurs, ihn durch ein anderes Mitglied zu ersetzen. Der Präsident kann an allen Debatten und Discussionen theilnehmen. Zur Beschlussfähigkeit des *Legislative Council* ist außer der Anwesenheit des Präsidenten (oder seines Stellvertreters) noch die von mindestens 5 Mitgliedern erforderlich. Die Abstimmung geschieht nach absoluter Stimmenmehrheit; der Präsidierende hat nur im Falle der Stimmengleichheit ein entscheidendes Votum.

Zur *Legislative Assembly* (Unterhaus) stellt jeder der 30 Wahlbezirke ein Mitglied. Sie hat bei ihrem ersten Zusammentreten den Vorsitzenden (*Speaker*) zu wählen, welcher die Verhandlungen leitet. Zur Beschlussfähigkeit ist außer der Anwesenheit des *Speaker* oder seines Stellvertreters noch die von mindestens 10 Mitgliedern erforderlich.

Das Parlament soll jedes Jahr eine Session halten, so dass zwischen der ersten Sitzung des Jahres und der letzten des Vorjahres stets weniger als zwölf Kalendermonate liegen. Der Ort der Session wird vom Gouverneur bestimmt und jeweilig bekannt gegeben.

Jene Staatsbeamten, deren Ernennung nicht in der Hand der Departementschefs liegt, werden vom Gouverneur im Einvernehmen mit dem Ministerrathe *(Executive Council)* ernannt, eventuell auch suspendiert. Jene hingegen, deren Ämter der „Neubesetzung aus politischen Gründen“ unterliegt, werden vom Gouverneur als Repräsentanten der Krone berufen. Gegenwärtig existieren fünf solcher Ämter, nämlich das des Premiers, des Colonial-Secretärs, des Staatsanwaltes, des Verwalters der Kronländereien und des Verwalters der Eisenbahnen und Directors der öffentlichen Arbeiten.

Sämmtliche Abgaben und Steuern, alle Territorial-Einkünfte und anderen Revenuen des Landes zusammen bilden einen einzigen Fond *(Consolidated Revenue Fond)*, aus welchem alle Staatsauslagen bestritten werden. Das Verfügungsrecht hierüber hat einzig und allein die *Legislative Assembly*. Ausgenommen hievon ist nur ein Theil des aus der Utilisierung der noch herrenlosen (Kron-) Ländereien resultierenden Capitals: Der Verkauf und die Verpachtung des uncultivierten Landes nördlich des 26. Grades Südbreite, oder die sonstige Verfügung darüber steht dem britischen Colonialministerium zu. Die durch Verkauf einfließenden Gelder, einschließlich etwaiger Ratenzahlungen, haben von Zeit zu Zeit nach den Directiven dieses Ministeriums angelegt zu werden. Die Interessen des sich derart ansammelnden Capitals jedoch, sowie alle Pachtgelder und anderen Einkünfte von jährlichem Charakter, welche nicht Ratenzahlungen sind, gehören dem *Consolidated Revenue Fond* an, in welchen auch ausnahmslos alle von den südlich des genannten Parallelkreises liegenden Kronländereien einkommenden Gelder fließen. Die *Legislative Assembly* widmet Theile dieses Fonds angemessenen Zwecken, jedoch nur dann, wenn diese Zwecke seitens des Gouverneurs der *Legislative Assembly* anempfohlen werden. Im voraus gewährleistet ist 1% der Revenuen, mindestens aber die Summe von 5000 £, zur Verfügung des *Board for the Protection of Aborigines* zur Unterstützung der Eingeborenen.

Ebenso ist von vornherein der Fortbezug der vor Einführung der verantwortlichen Regierung gewährten Pensionen, und den infolge der neuen Constitution supersedierten Beamten (Colonial-Secretär, Staatsanwalt, Colonial-Schatzmeister und Verwalter der Kronländereien) der Fortbezug der Gebüren, resp. bei Wiederanstellung in Staatsdienste die etwaige Ergänzung auf die bis dahin bezogenen Gebüren, garantiert.

Wenn das officielle Organ West-Australiens imstande sein wird, zu publicieren, dass die Colonie 60 000 Einwohner habe (mit Ausschluss der Eingeborenen), spätestens aber mit 1. Jänner 1897, hat, wie schon im I. Theil angeführt, an Stelle des *Legislative Council* (ernannten Oberhauses) ein *Elective Council* zu treten, dessen 15 Mitglieder gewählt werden. Seine Function bleibt dieselbe wie die vom *Legislative Council* bis dahin ausgeübte.

Jeder der fünf Districte, in welche West-Australien zum Zwecke der Wahl des *Elective Council* eingetheilt ist, wählt 3 Mitglieder, von denen alle zwei Jahre der Träger des ältesten Mandates ausscheidet und ersetzt wird.

2. Süd-Australien. — Die Constitution Süd-Australiens erlitt im Laufe der Zeit mannigfaltige Veränderungen. In erster Linie zeigte es sich, dass

die ursprüngliche Anzahl der Mitglieder des Unterhauses (36) zu niedrig gegriffen war, um eine stetige Gesetzgebung zu gestatten. Eine Majorität konnte durch ganz geringfügige Personaländerungen zur Minorität werden, und dadurch war eine ersprießliche Arbeit bedeutend erschwert. 1875 wurde daher das Unterhaus auf die heutige Mitgliederzahl gebracht — d. h. die Anzahl der zu wählenden Abgeordneten wurde um zehn vermehrt, so dass ihrer 46 wurden, während den fünf Ministern und officiellen Mitgliedern ein sechster College beigegeben wurde.

Die gesetzliche Sicherstellung der Unauflösbarkeit des Oberhauses und die lange Dauer der Mandate seiner Mitglieder (12 Jahre) machte die vom Volke angestrebte „Verantwortlichkeit" dieses Theiles des Parlamentes illusorisch. Recht fühlbar wurde dies, als das Oberhaus begann, eingebrachte wichtige Gesetzesvorlagen zum zweiten- und drittenmal zu verwerfen, und im Laufe mehrerer Jahre gar keine Geschäfte erledigte. Auch zeigte sich der Wahlapparat des Oberhauses als nicht entsprechend. Als man seine Mitglieder aus der ganzen Colonie als einzigem Wahldistrict wählen ließ, war man von der Anschauung ausgegangen, dass es gerathen sei, die Mandatare von Localeinflüssen frei zu halten. Mit der fortschreitenden Ausdehnung des cultivierten Landes und der rasch steigenden Einwohnerzahl jedoch begann dieses System schwerfällig zu arbeiten und konnte auch deswegen schon nicht zufriedenstellen, weil das System der repräsentativen Volksvertretung doch ein gewisses Maß von Verkehr zwischen Wähler und Gewählten voraussetzt, zum mindesten gegenseitiges Sichkennen und den Austausch von Ansichten, was zur Unmöglichkeit wird, wenn der Wahldistrict 25 000 geographische Quadratmeilen misst. Die Erkenntnis all dieser Übelstände führte 1881 zu einer Reform des Oberhauses, in welcher die Mitgliederzahl von 18 auf 24 erhöht, und die Dauer der Mandate von zwölf auf neun Jahre herabgesetzt wurde. Zur Wahl des Oberhauses wurde die Colonie in vier Districte eingetheilt; eine Acte wurde entworfen und angenommen, welche zukünftigen Geschäftsstockungen vorbeugen soll. Diese Acte — einzig dastehend in dem Bilde der britischen Colonialverfassungen — bestimmt, dass dem Gouverneur gegebenen Falles das Recht zustehen soll, entweder das Unterhaus oder das Oberhaus aufzulösen und eine Neuwahl auszuschreiben. Auch ein minder radicales Mittel steht dem Gouverneur gegen ein störriges Oberhaus zu Gebote: er kann ihm nach Bedarf je ein bis zwei aus jedem der Wahldistricte zu wählende additionelle Mitglieder beigeben — einen ins Demokratische übersetzten Pairsschub veranstalten. Diese Mittel dürfen jedoch nur Anwendung finden, wenn es sich ereignet, dass das Oberhaus eine zum zweitenmal eingebrachte Bill verwirft, und wenn diese Bill eben dieses zweitemal in einem neugewählten Unterhause mit absoluter Majorität durchgegangen war.

Nach dem Wortlaute des Gesetzes sind die beiden Häuser des Parlamentes einander coordiniert, nur darf das Oberhaus nicht in der Einbringung von Gesetzesvorlagen die Initiative ergreifen, welche Geldbewilligungen enthalten. Es stünde ihm daher eigentlich zu, solche Vorlagen, nachdem sie im Unterhause durchgegangen sind, nach Gutdünken abzuändern — ein Vorgang, gegen welchen jedoch das Unterhaus von Anbeginn an Widerstand leistete; das Oberhaus hat sich in der Praxis, wenn auch nicht formell, dieses seines Rechtes begeben und folgt den Traditionen des britischen Parlamentes, indem es solche Vorlagen entweder als Ganzes annimmt oder aber als Ganzes verwirft.

Gegenwärtig gibt es, wie schon angeführt, sechs Ministerportefeuilles, deren Träger die Titel *Chief Secretary* (Premier), *Treasurer* (Schatzmeister), *Attorney General* (Kronanwalt), *Commissioner of Public Works* (Minister der öffentlichen Arbeiten), *Commissioner of Crown Lands* (Verwalter der Kronländereien) und *Minister of Education* (Unterrichtsminister) führen. In das Ressort des letztgenannten gehören auch das Post- und Telegraphenwesen und die Verwaltung des Nord-Territoriums.

Die Richter sind unabsetzbar — oder vielmehr, sie können nur dann abgesetzt werden, wenn diesbezüglich von beiden Häusern des colonialen Parlaments Petitionen an die Königin gerichtet werden.

3. Victoria. — Ähnlich wie in Süd-Australien hat auch hier die Anzahl der Parlamentsmitglieder erst im Laufe der Zeit ihre gegenwärtige Höhe erreicht. Die letzte diesbezügliche Reorganisation hatte 1888 statt. Die ursprünglich festgesetzte Anzahl von Mitgliedern des Oberhauses von 30 wurde erst auf 42, dann auf 46 erhöht, die Dauer ihres Mandates von zehn auf sechs Jahre herabgemindert. Ebenso erlitt die Anzahl der Mitglieder des Unterhauses eine Vermehrung von 60 auf 86 und dann auf 95. Im genannten Jahre wurde auch eine neue Eintheilung im Wahlbezirke geschaffen, so dass es statt deren 54 gegenwärtig 84 gibt, von denen 73 je einen, 11 je zwei Abgeordnete in das Unterhaus entsenden.

Die Executivgewalt liegt in den Händen von zehn verantwortlichen Ministern. Von diesen hat gegenwärtig der Premier zugleich das Portefeuille der Finanzen, der *Chief Secretary* das des Handels und der sanitären Angelegenheiten, der Kronanwalt das der Eisenbahnen, der Kriegsminister das des Unterrichtswesens, der Ackerbauminister die Verwaltung der Kronländereien inne. Die übrigen Mitglieder des Cabinets sind: ein Justizminister, ein Minister für öffentliche Arbeiten, ein Minister für Bergbau und Minenwesen, ein Minister für Wasserversorgung und ein Chef des Postdepartements.

Die Gagen dieser Minister betragen jährlich zusammen 15 500 £. Der Gouverneur bezieht eine Apanage von 10 000 £, gleich jener des Gouverneurs von Canada und höher als die irgend eines anderen Gouverneurs in den britischen Colonien.

Die Mitglieder des Parlamentes erhalten keinerlei Diäten, doch können sie, wenn sie nicht staatliche Gebüren beziehen, Expensen bis zum Betrage von 300 £ jährlich aufrechnen.

4. Tasmanien. — Die Constitution Tasmaniens ist ihrem Wortlaute nach besonders unvollständig und lückenhaft. Es ist nicht einmal ausgesprochen, dass eine Vorlage, um Gesetzeskraft zu erlangen, in beiden Häusern durchberathen und angenommen werden, und durch den Gouverneur die Bestätigung erhalten haben muss.

Der in dieser Art eingehaltene Geschäftsgang ist lediglich ein auf Tradition beruhender, gewohnheitsmäßiger. Das Oberhaus hatte von Anfang an, wie auch in den anderen Colonien, die Bestimmung, als Gegengewicht für den anderen, mehr demokratischen und radicalen Zweig der Gesetzgebung zu wirken. Um ein größeres Maß von vorsichtiger Überlegung und einen wirksameren Widerstand gegen nutzlosen und schädlichen Wechsel sicherzustellen, als von dem weniger conservativen Unterhause zu erwarten war, wurde es für

genügend erachtet, dass man das Oberhaus der landbesitzenden Classe vorbehielt, dass man die Ausdehnung der Wahlbezirke größer gestaltete als jene der Bezirke für die Wahl des Unterhauses, und dass man den Mandaten eine längere Dauer gab. Es wurden somit 15 Districte gebildet, welche 15 Oberhausmitglieder mit einer Mandatsdauer von sechs Jahren stellten. Von diesen sollten jedes dritte Jahr die Träger der fünf ältesten Mandate ausscheiden.

Dadurch, dass eine bestimmte Frist zwischen Ausscheiden und gestatteter Wiederwahl festgesetzt war, sollte vermieden werden, dass ein und dieselbe Person durch zwei aufeinander folgende Perioden von je drei Jahren dem Oberhause angehöre. Diese Bestimmung wurde nun häufig in der Weise umgangen, dass Mitglieder gerade nur um die gesetzlich nothwendige Frist vor den periodischen Wahlen ihr Amt niederlegten und so wieder gewählt werden konnten. Es wurde daher das Statut des Oberhauses dahin abgeändert, dass dieses 18 Mitglieder erhielt, von welchen jährlich drei abzutreten haben.

Das Oberhaus — oder vielmehr das *Legislative Council*, wie es eigentlich heißt, kann aus eigener Initiative in den Grenzen der Constitution irgendwelche Vorlagen einbringen, bis auf solche, welche sich direct auf Geldangelegenheiten beziehen — ein Recht, das sich daher mit dem Rechte des Unterhauses, Gesetzesvorlagen aller Art einzubringen, zum größten Theile deckt; der Wortlaut der Constitution überlässt daher den beiden Häusern die schwierige Aufgabe, die Form und Ausdehnung der respectiven gesetzgebenden Gewalt unter sich auszumachen. Nach seinem Statut hat das Oberhaus von Tasmanien mehr Ähnlichkeit mit dem britischen *House of Commons* als mit dem *House of Lords*. Es beansprucht daher Gleichstellung seiner gesetzgebenden Gewalt mit jener des Unterhauses.

Ein anderer Mangel der Verfassung Tasmaniens ist, dass kein Mittel vorgesehen ist, um auf constitutionellem Wege ernstliche Differenzen zwischen den beiden Häusern abzuhelfen, da das Oberhaus absolut unauflösbar ist. Es könnte daher ein *Deadlock* entstehen, dem Tasmanien rathlos gegenüberstehen oder auf ungesetzlichem Wege ein Ende machen müsste.

Die Mitglieder des Oberhauses wählen aus ihrer Mitte den Präsidenten, der an Berathungen und Abstimmungen nicht theilnehmen darf (ausgenommen als Mitglied eines Special-Comités). Zur Beschlussfähigkeit ist erforderlich, dass wenigstens die Hälfte der Mitglieder (9) anwesend sei, während im Unterhause ein Drittel (24) genügt. Die Mitglieder beider Häuser haben Anspruch auf Kostenvergütung im Betrage von 100 £ jährlich. Die Anspruchsberechtigung tritt jedoch erst ein, nachdem das Parlamentsmitglied zwanzig Sitzungen beigewohnt hat.

In keinem der beiden Häuser dürfen Personen sitzen, welche bezahlte Beamte des Staates (Minister ausgenommen) oder Contrahenten für den Staat sind (Partner von Gesellschaften werden nicht als Contrahenten angesehen, wenn die Gesellschaft ihrer mehr als sechs zählt); ferner Personen, die Unterthanen eines anderen Staates sind, oder das Amt eines Richters am Obersten Gerichtshofe bekleiden, endlich Personen, welche des Hochverrathes oder eines gemeinen Verbrechens überführt worden sind.

5. Neu-Süd-Wales. Das Parlament von Neu-Süd-Wales zeigt ebenfalls die Eigenthümlichkeit, dass die Thätigkeitssphären der beiden Häuser gegeneinander nicht bestimmt abgegrenzt sind. Es ist Routine, dem Geschäftsgange des britischen Parlamentes zu folgen. Ein wichtiges Recht dieses Ver-

tretungskörpers jedoch geht dem Parlamente von Neu-Süd-Wales ab: das Recht seine Mitglieder wegen unwürdigen Betragens in Strafe zu nehmen.

Die Anzahl der Mitglieder des Oberhauses ist nicht beschränkt, muss aber mindestens 21 betragen. Der Zweck dieser Bestimmung ist, den Gouverneur in Stand zu setzen, jeder gegen das Unterhaus gerichteten Obstruction seitens dieses Hauses ein schleuniges Ende zu bereiten. Die kräftige Sprache der Colonie nennt ein solches Vorgehen „*To swamp the council*", ein Vorgehen, das jedoch trotz des verfolgten Zweckes keineswegs populär ist, und einem der Gouverneure, *Sir John Young*, und den Staatsmännern in beiden Häusern seinerzeit nicht nur einen Verweis der britischen Regierung, sondern auch den Unwillen des Volkes eintrug, das vernünftig genug ist, keinen Präcedenzfall geschaffen sehen zu wollen. Die Anzahl der Mitglieder des Oberhauses beträgt gegenwärtig 70, angemessen der Mitgliederzahl des Unterhauses. Von diesen müssen wenigstens vier Fünftel Personen sein, welche von Seite des Staates keinerlei Einkünfte beziehen (ausgenommen active und nichtactive Officiere).

Der vom Gouverneur ernannte Präsident nimmt an allen Berathungen theil, hat jedoch bei Abstimmungen nur im Falle der Stimmengleichheit ein entscheidendes Votum.

Das Unterhaus *(Legislative Assembly)* ist ein aus 74 Bezirken gewählter Körper, der gegenwärtig 137 Mitglieder zählt. Die Anzahl seiner Mitglieder ist jedoch keine constante, sondern hängt in der Art von der Zahl der registrirten Wähler ab, dass Wahlbezirke mit mehr als 3000 Wählern zwei, solche mit mehr als 5000 drei, und jene mit mehr als 8000 vier Abgeordnete wählen.

Von der Wahlberechtigung wie von der Wählbarkeit für das Unterhaus sind active Militärpersonen ausgeschlossen (nicht aber solche, welche der Miliz oder den Volonteers angehören). Ferner dürfen im Unterhause nicht sitzen:

1. Mitglieder des Oberhauses;
2. bezahlte Staatsbeamte;
3. Contrahenten für den Staat.

Der Punkt 2 hat jedoch keine Anwendung auf die Cabinetsmitglieder. Als Contrahenten werden Actionäre einer Gesellschaft nicht angesehen, wenn ihre Anzahl mindestens zwanzig beträgt.

Die Mitglieder des Unterhauses haben Anspruch auf 300 £ jährlich zur Vergütung ihrer Auslagen.

Keines der bisher bestandenen Parlamente hat seine Maximaldauer von drei (vor dem Jahre 1874 fünf) Jahren erreicht. Die mittlere Dauer aller bisherigen Parlamente beläuft sich auf etwa zwei Jahre zweieinhalb Monate.

Der Ministerrath *(Executive Council)* besteht aus den zehn Ministern des Cabinets.

6. Queensland. — Die Constitution von Queensland unterscheidet sich nur in unwesentlichen Punkten von jener der Colonie Neu-Süd-Wales so zum Beispiele in der Dauer der Mandate für das Unterhaus, welche fünf Jahre beträgt.

7. Neu-Seeland. Bis zum Jahre 1876 war Neu-Seeland in neun Provinzen getheilt (Auckland, Taranaki, Hawkes Bay und Wellington auf der Nordinsel; Nelson, Marlborough, Canterbury, Otago und

Westland auf der Südinsel. Die Namen dieser Provinzen werden im nichtofficiellen Sprachgebrauch noch heute zur Bezeichnung der betreffenden Districte gebraucht.) Diese Provinzen hatten ihre eigene Gesetzgebung und Administration und hiengen nur sehr lose zusammen. In dem genannten Jahre jedoch wurde die längst zur Nothwendigkeit gewordene politische Vereinigung durchgeführt, und ganz Neu-Seeland in 63 Grafschaften (*Counties* — 32 auf der Nordinsel, 31 auf der Südinsel) getheilt, innerhalb welcher die Administration local ist.

Die Mitglieder des Oberhauses werden auf Lebenszeit vom Gouverneur ernannt. Sie beziehen eine Vergütung von 100 £ für jede Session, wenn ihr Wohnsitz mehr als drei (engl.) Meilen vom Parlamentsgebäude entfernt liegt. Die Ernennung ist an keine anderen Bedingungen gebunden, als Volljährigkeit und britische Unterthanenschaft.

In das Unterhaus kann jedermann gewählt werden, der das Wahlrecht ausüben darf. Von den Wahlbezirken werden 70 europäische und 4 Maori-Mandate besetzt. Für die letzteren dürfen nur die in den Maori-Districten lebenden Eingeborenen votieren, ohne dass es irgend einer Qualification oder selbst nur des Eingetragenseins in eine Wählerliste bedürfte. Für die ersteren votieren die Europäer sowohl als die Maori, welche in den übrigen Districten wahlberechtigt sind. Die Europäer müssen zu diesem Zwecke 21 Jahre alt, in der Colonie und zur Zeit der Wahl seit wenigstens sechs Monaten in dem betreffenden Districte ansässig sein, die Maori außerdem aber noch liegenden Besitz im Werte von wenigstens 25 £ nachweisen oder Steuerzahler sein.

Die Mitglieder des Unterhauses erhalten eine jährliche Vergütung von 100 £, außerdem aber für Expensen jährlich 50 £, resp. wenn sie innerhalb dreier Meilen vom Parlamentsgebäude leben, 25 £.

Der Ministerrath *(Executive Council)* besteht gegenwärtig aus den acht Ministern des Cabinetes, von denen einer kein Portefeuille hat.

Locale Administration. — In allen australasischen Colonien liegt die locale Administration in den Händen von Ortsbehörden; nur West-Australien hat noch eine bis zum äußersten gehende Centralisierung, die durch seine geringe Entwicklung gerechtfertigt ist.

Die Systeme dieser „localen Regierung" *(Local government)* sind in den einzelnen Colonien der Hauptsache nach einander gleich. Am durchsichtigsten ist diesbezüglich die Gesetzgebung Tasmaniens, dessen Einrichtungen deswegen hier gleichsam als Schema besprochen werden sollen.

Die Colonie Tasmanien zerfällt in 34 verschiedene Districte, von welchen einundzwanzig Gemeinden, die übrigen dreizehn aber sogenannte Polizeibezirke sind, die gar nicht oder zu schwach besiedelt sind, um sich selbständig zu verwalten. Solche stehen dann unter der Verwaltung eines von der Colonialregierung bestellten Beamten.

Die Gemeinden zerfallen in Stadt- und Landgemeinden. Beide Arten werden durch gewählte Körperschaften verwaltet.

In den Stadtgemeinden besteht diese Körperschaft aus neun Gemeinderäthen *(Aldermen)*, welche aus ihrer Mitte am letzten Freitag eines jeden Jahres einen Bürgermeister *(Mayor)* wählen, nachdem am Tage vorher die drei am längsten im Amte befindlichen *Aldermen* (ohne eine stattgehabte

Wiederwahl als Fortsetzung des alten Mandates zu betrachten) ausgeschieden und durch Neuwahl ersetzt, eventuell wieder gewählt worden sind.

Wahlberechtigt sind hiebei alle Männer, welche Land- oder Gebäudetheile mit dem Minimalwerte von 8 £ per Jahr occupieren und mit Steuern nicht im Rückstande sind. Nach Maßgabe des Besitzes haben die Wähler von einer bis zu sieben Stimmen.

Die Qualification zum *Alderman* ergibt sich aus dem Besitze von beweglicher oder unbeweglicher Habe im Gesammtwerte von mindestens 500 £, oder aus amtlicher Schätzung von mindestens 100 £ an jährlichen Einkünften. Das Amt der *Aldermen* darf nicht versehen werden: von Richtern, Geistlichen, Staats- oder städtischen Beamten, activen Officieren und Personen, welche unter irgend einem Contracte mit dem Magistrate stehen (ausgenommen Actionäre von Gesellschaften), endlich von Insolventen und von solchen, welche als *Aldermen*, ohne krank gewesen zu sein, drei Monate lang von der Stadt abwesend waren.

Die Landgemeinden sind ganz ähnlich organisiert, nur besteht die Körperschaft aus 7 Personen, die den Titel „Räthe" *(Councillors)* führen und aus ihrer Mitte einen Vorsteher *(Warden)* wählen. Jedes Jahr werden die beiden ihrer Amtsdauer nach ältesten durch Neuwahl ersetzt, resp. wiedergewählt, jedes dritte Jahr aber die drei ältesten.

Zur Ausübung des Wahlrechtes sind alle volljährigen Personen beiderlei Geschlechtes berechtigt, welche in dem Districte irgend welchen Besitz zu eigen, gepachtet oder gemietet haben. Je nach dem Werte dieses Besitzes verfügen sie über eine oder mehrere Stimmen bis zu sieben, wobei jedoch je achtzig hinzukommende £ eine weitere Stimme gewähren, während in den Stadtgemeinden ein Mehrbesitz von je 40 £ eine weitere Stimme verleiht.

Alle Wähler sind auch wählbar, mit denselben Ausnahmen, die bei den Stadtgemeinden specificiert wurden — daher kann sich hier der Fall ereignen, dass *Councillors* dem schönen Geschlechte angehören.

Die Gemeinderäthe haben das Recht, für ihren District Statuten zu verfassen und abzuändern, damit sie imstande seien, ihre Functionen gehörig auszuüben. Sie nehmen Vermögensschätzungen vor, erheben Abgaben und Steuern, nehmen Gelder auf, gehen Contracte ein und besorgen überhaupt die Administration, welche bei den Stadtgemeinden der Revision des *Auditor General*, eines Staatsbeamten, unterliegt, während die Landgemeinden sich die Revisoren *(Local Auditors)* selbst wählen.

Zu den Obliegenheiten der Gemeinden gehören: Anlage und Erhaltung der Communalstraßen und Wege, der Häfen und Leuchtfeuer, der Spitäler, Schlachthäuser etc., sowie die Übung der Armenpflege und die Handhabung des Polizeidienstes, dessen Personale dem *Mayor* resp. *Warden* untersteht. Nicht die geringste Sorge der Gemeinderäthe ist die Ausrottung der Kaninchen welche zu einer wahren Landplage geworden sind.[1])

[1]) Auch Victoria verdankt diese Plage Tasmanien, da schon Fawkner Kaninchen nach seinem neuen Heim mitnahm. Die Thiere haben so überhand genommen, dass selbst die zu ihrer Vertilgung massenweise eingeführten Frettchen aus Übersättigung ihre Mordlust gegen die Kaninchen eingebüßt haben und nun im besten Einvernehmen mit ihnen leben. Süd-Australien und Neu-Süd-Wales haben ebenfalls unter der unglaublichen Vermehrung dieser Thiere zu leiden.

Zur Bestreitung der laufenden Kosten wurden 1888 den Landgemeinden 7 bis 12 *d* (32 bis 55 Kreuzer i. G.) und in den Stadtgemeinden 2 *sh* 4 *d* (1 fl. 24 kr. i. G.) von jedem Pfund Sterling (= 10 fl. i. G.) der Gesammtabgaben gewidmet. Der Antheil der Gemeinden an den Steuern repräsentierte im genannten Jahre etwa 16% der gesammten Abgaben, welche sich durchschnittlich auf 67 *sh* (35,5 fl. i. G.) per Kopf beliefen.

Staatshaushalt; öffentliche Schuld.

a) Revenuen. — Die Revenuen der australischen Colonien setzen sich folgendermaßen zusammen:

Revenuen der australasischen Colonien für das Finanzjahr 1889, resp. 1889/90. [1])

Bezeichnung	Neu-Süd-Wales 1889	Queensland 1889/90	Süd-Australien 1889/90	Tasmanien 1889	Victoria 1889/90	West-Australien 1889	Neu-Seeland 1889/90	Summe
	£	£	£	£	£	£	£	£
Abgaben.								
Zölle	1 905 833	1 209 586	555 560	307 352	2 658 011	172 011	1 500 874	8 309 277
Steuern:								
Auf Spirituosen	16 494	37 051	4 430	—	98 712	—	—	156 687
Auf Bier	118 940	—	—	15 672	—	—	56 010	190 622
Auf Tabak	125 937	—	—	—	38 621	—	—	164 558
Auf Cider	—	147	—	—	—	—	—	147
Testamentssporteln und Erbschaftssteuern	379 519	133 984	23 934	6 625	400 151	8 658	134 742	1 403 448
Andere Stempelsteuern			34 956	18 707	262 172			
Grundsteuer	—	—	65 998	41 808	121 604	—	355 460	639 061
Einkommensteuer	—	—	44 039	—	—	—		
Dividendensteuer	—	—	—	10 152	—	—		
Geschäftslicenzen	130 396	56 899	16 601	14 046	20 651	7 600	—	246 193
Hafengebüren [2])	—	—	—	—	29 789	6 002	—	35 791
Verschiedene	—	—	—	8 281	—	—	38 995	47 276
Summe der Steuern	2 677 169	1 437 667	745 518	422 643	3 629 711	194 271	2 086 081	11 193 060
Einkünfte von Kronländereien.								
Durch Verkauf	1 149 171	254 089	64 598	49 166	443 418	9 518	319 802	4 032 840
Durch Verpachtung an Viehzüchter	890 992	318 440	77 711	5 032	65 241	66 392		
Durch Verpachtung behufs Betrieb von Minen	53 384	22 610	4 610	16 693	18 204	7 826		
Verschiedene	44 017	—	95 727	—	52 913	3 280		
Summe der Einkünfte von Kronländereien	2 137 564	595 139	242 652	70 891	579 776	87 016	319 802	4 032 840
Erträge öffentlicher Anlagen.								
Eisenbahnen und Tramways	2 844 760	776 060	1 033 352	75 922	3 134 066	43 633	1 018 211	8 926 004
Wasserversorgung	150 259	—	72 026	—	260 227	646	—	483 158
Post	411 364	131 494	217 162	41 603	353 390	13 331	322 083	1 858 679
Telegraph und Telephon	186 624	84 725		14 271	171 505	11 127		
Lotsen-, Hafen- und Leuchtthurmgebüren	67 354	18 715	20 871	—	—	3 943	21 002	131 885
Summe der Erträge öffentlicher Anlagen	3 660 361	1 010 994	1 343 411	131 796	3 919 188	72 680	1 361 296	11 499 726

Andere Einnahmen.								
Strafen und Pönalien, Gerichtssporteln etc.	117 146	25 329	33 579	14 688	164 361	7 566		
Pachtschillinge, außer jenen der Kronländereien	66 825	1 902	2 128	3 278	4 019	203		
Münze	12 612	—	—	—	15 795	—		
Schulgelder	72 320	—	13 159	—	—	—	224 733	1 600 740
Interessen	42 237	118 791	19 652	19 155	65 569	—		
Verschiedene	277 163	21 973	78 882	16 458	140 740	20 477		
Summe der „anderen Einnahmen“	588 303	167 995	147 400	53 579	390 484	28 246	224 733	1 600 740
Totale...	9 063 397	3 211 795	2 478 981	678 909	8 519 159	382 213	3 991 919	28 326 373

Percentuale Zusammenstellung der Revenuen.

Colonie	Theil der Revenue, eingebracht durch					Per Kopf der Bevölkerung					
	Be-steuerung	Kron-ländereien	Eisen-bahnen	Post und Telegraph	andere Einnahms-quellen	Total-revenuen			Steuern		
	%					£	sh	d	£	sh	d
Neu-Süd-Wales	29,45	23,58	28,65	6,60	11,63	8	4	2	2	8	6
Queensland	45,77	18,86	23,25	6,40	5,72	8	13	3	3	19	4
Süd-Australien	31,33	7,67	40,10	9,17	11,73	7	1	3	2	4	3
Tasmanien	62,25	10,44	11,19	8,23	7,89	4	11	3	2	16	10
Victoria	43,22	7,10	35,79	6,37	7,52	7	19	10	3	9	1
West-Australien	50,82	22,76	10,77	6,40	9,25	8	17	7	4	10	3
Neu-Seeland	52,26	8,01	25,51	8,07	6,15	6	10	1	3	8	0
Durchschnitt	40,05	14,22	29,99	6,95	8,79	7	13	6	3	1	6

[1]) Das Finanzjahr beginnt in Neu-Süd-Wales, Tasmanien und West-Australien mit 1. Jänner, in Neu-Seeland mit 1. April, in Queensland, Süd-Australien und Victoria mit 1. Juli.

[2]) Werden nur in Victoria und West-Australien unter „Steuern“ classificiert. Bei den anderen Colonien siehe unter „Ertrag öffentlicher Anlagen“.

b) Ausgaben. Diesen Einnahmen stehen die in der folgenden Tabelle zusammengestellten Ausgaben entgegen, von welchen jedoch jene ausgeschlossen sind, welche aus Anlehen bestritten wurden.

Ausgaben der australasischen Colonien im Finanzjahre 1889, resp. 1889/90.

Bezeichnung	Neu-Süd-Wales 1889	Queensland 1889/90	Süd-Australien 1889/90	Tasmanien 1889	Victoria 1889/90	West-Australien 1889	Neu-Seeland 1889/90	Summe
	£	£	£	£	£	£	£	£
Allgemeine Staatsauslagen.								
Civilliste[1]	53 808	86 583	17 204	12 257	38 823	9 704	25 972	244 351
Gesetzgebung	62 073	16 720	31 823	3 477	67 776	1 207	14 474	197 550
Kosten der administrativen Staatsdepartements, welche keinen directen Ertrag liefern	227 124	45 732	22 481	25 194	208 983	10 225	172 554[2])	712 293
Pensionen, Remunerationen etc.	97 852[3])	11 992	13 633	14 133	121 834	3 071	—	262 515
Justiz, Schutz.								
Richterliche und gerichtliche Auslagen	191 633	93 961	31 973	22 767	254 572	18 283		
Polizei	291 249	159 323	82 433	19 414	270 308	36 404	118 701	1 840 046
Gefangenhäuser und Strafanstalten	110 765	27 449	15 305	8 281	71 422	15 803		
Militär und Marine	203 741	63 352	54 452	10 369	354 642	3 697	162 821	853 074
Kronländereien.								
Administration und Vermessung	458 126	62 179	34 705	14 237	112 960	22 072		
Ackerbau, Viehzucht[4])	322 508	69 832	1 631		238 343	683	49 248	1 637 705
Bergbau und Minenwesen	71 818	25 633	6 115	7 310	138 154	2 151		
Erziehungswesen.								
Schulwesen, Wissenschaften etc.	702 284	248 080	119 207	39 905	802 308	12 750	365 641	3 260 468
Wohlthätige Institutionen, Sanitäres etc.	401 924[5])	115 527	77 267	55 602	298 406	21 567		
Öffentliche Arbeiten.[6])								
Eisenbahnenbetrieb	1 768 416	618 798	543 033	88 568	2 537 844	62 786	626 939	6 246 384
Eisenbahnenbau	38 083	—	13 004	—	88 590	—	29 702	169 379
Wasserversorgung	73 198	1 556	20 364	—	67 432	—	—	162 550
Öffentliche Arbeiten im allgemeinen	946 567	402 701	138 656	60 060	1 301 817	20 901	56 616	2 927 318
Post und Telegraph[7])	676 560	316 771	179 698	65 316	677 558	34 855	273 103	2 223 861
Tilgung von Anleihen	45 500	—	34 000	—	276 100	11 285	646 300	1 013 185
Zinsen von Anleihen	1 796 881	1 099 402	765 616	209 737	1 548 995	56 885	1 897 603[8])	7 375 119

Handel.								
Zoll- und Steuerdepartement	102 280	54 160	22 767	8 623	103 198	7 718	70 066	368 812
Häfen und Leuchtfeuer	176 295	61 256	14 466	—	37 044	7 256	18 430	314 747
Andere Verwaltungszweige.								
Einwanderung[9])	8 073	8 310	—	113	—	2 000	—	18 496
Verschiedene[10])	423 513	106 346	164 346	16 311	28 628	24 708	239 896	1 003 860
Summe...	9 250 271	3 695 775	2 404 179	681 674	9 645 737	386 011	4 121 841	30 185 488

Percentuale Zusammenstellung der Ausgaben 1889.[11])

Colonie	Von der Gesammtausgabe entfallen auf: Eisenbahnbetrieb	Post und Telegraph	Interessen und Kosten der Staatsschuld	Einwanderung	Andere Verwaltungszweige	Durchschnittsausgabe per Kopf der Bevölkerung: £	sh	d
	%							
Neu-Süd-Wales	17,71	6,79	19,52	0,09	55,89	8	7	7
Queensland	16,54	9,10	29,48		44,88	9	1	1
Süd-Australien	22,68	7,56	32,05	0,07	37,64	7	6	7
Tasmanien	12,99	9,58	30,77	0,02	46,64	4	11	7
Victoria	22,77	7,82	18,42	—	50,99	7	5	11
West-Australien	16,56	8,73	17,66	0,52	56,53	8	19	4
Neu-Seeland	15,75	6,87	40,60	—	36,78	6	9	9
Durchschnitt...	18,99	7,54	24,76	0,10	48,67	7	11	8

1) Begreift die Apanage des Gouverneurs, die Gagen der Minister, und, wo eine solche bewilligt ist, auch die staatliche Unterstützung der Religion — nämlich in Neu-Süd-Wales mit £ 10 113, in Queensland mit £ 100 und in West-Australien mit £ 3 543. 2) Enthält auch Pensionen, Remunerationen etc. 3) Einschließlich £ 37 580 als Pensionsfond für Civilstaatsbeamte (£ 20 000 Capital und angesammelte Zinsen). 4) Einschließlich der zur Kaninchenvertilgung ausgegebenen Summen (£ 97 106 in Neu-Süd-Wales und £ 184 610, wovon 150 000 Anleihe, in Victoria), ferner die Kosten der Ausrottung der Phylloxera und anderer Weinkrankheiten (£ 5,527 in Neu-Süd-Wales, £ 1 600 in Victoria). 5) Einschließlich £ 113 896 für Nothstandsbauten. 6) Die Subtitel „Tilgung von Anlehen" und „Zinsen von Anlehen" erscheinen unter diesem Titel, da die Anleihen fast ausschließlich für öffentliche Arbeiten gemacht wurden. 7) Einschließlich Zinsen derPostsparcassen-Depositen: £ 48 378 in Neu-Süd-Wales und £ 55 000 in Victoria. 8) Einschließlich £ 275 000, welche dem Staatsschulden-Tilgungsfonde gut geschrieben wurden. 9) Ein großer Theil der durch Unterstützung der Einwanderung auflaufenden Kosten wird aus Anleihen gedeckt. 10) Darunter Unterstützung der Eingeborenen, Kosten von Ausstellungen, Kosten der 100jährigen Jubiläumsfeierlichkeiten etc. 11) Ohne die auf Tilgung von Staatsschulden verausgabten Summen mitzurechnen.

c) Staatsschulden. Außer den ordentlichen Revenuen geben die australasischen Colonien jedoch jährlich bedeutende Summen aufgenommenen Geldes aus, die hauptsächlich zum Baue von Eisenbahnen und Wasserwerken, zum Theile jedoch auch zur Legung von Telegraphenlinien, zum Baue von Hafenanlagen, Befestigungen, Straßen, Brücken, Schulgebäuden und zur Unterstützung der Einwanderung Verwendung finden.

Die von Anleihen bestrittenen Ausgaben des Jahres 1889 (resp. 1890) sind im folgenden specificiert:

Aus Anleihen bestrittene Ausgaben der australasischen Colonien im Finanzjahre 1889, resp. 1889/90.

Colonie	Aus Anleihen bestrittene Ausgaben für												Gesammtbetrag der verausgabten Anleihen			
	Eisenbahnen		Wasser-versorgung		Straßen und Brücken		Hafen- und Flussbauten, Leuchtfeuer etc.		Einwanderung		Sonstiges			per Kopf der Bevölkerung		
	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	% der ausgegebenen Anleihen	£	£	sh	d
Neu-Süd-Wales.	601 939	41,09	299 783	20,46	5 598	0,38	300 977	20,55	—	—	256 602	17,52	1 464 899[1]	1	6	6
Queensland	1 170 598	67,78	45 368	2,63	24 171	1,40	130 646	7,57	123 542	7,15	232 710	13,47	1 727 035	4	7	0
Süd-Australien .	704 838	61,96	124 964[2]	10,99	39 912	3,51	997	0,09	—	—	266 810	23,45	1 137 501	3	11	6
Tasmanien.....	173 548	47,28	—	—	122 910[3]	33,49	[3]	—	—	—	70 581	19,23	367 039	2	9	4
Victoria	3 083 211	82,50	484 068	12,95	18 207	0,49	54 297	1,45	—	—	97 533[4]	2,61	3 737 298	3	8	10
West-Australien	1 746	3,71	1 245	2,64	—	—	14 409	30,59	—	—	29 708	63,06	47 108	1	1	11
Neu-Seeland ...	244 906	47,55	66	0,01	92 333	17,93	22 142[5]	4,30	1 251	0,24	154 360	29,97	515 058	0	16	9
Durchschnitt..	5 980 786	66,48	955 494	10,62	303 131	3,37	523 430	5,82	124 793	1,39	1 108 304	12,32	8 995 938	2	8	6

[1]) Exclusive £ 901 100 zur Tilgung früherer Anleihen. [2]) Einschließlich Drainage. [3]) Die Ausgaben für Hafen- und Flussbauten etc. figurieren in der Rubrik „Straßen und Brücken“ mit. [4]) Einschließlich £ 59 970 für Schulgebäude. [5]) Einschließlich Auslagen für Hafenbefestigungen.

Die Tabelle zeigt, dass Anlehen fast durchgehends nur zu öffentlichen Arbeiten von nationaler Wichtigkeit verwendet wurden, welche nicht nur den Anforderungen der Gegenwart, sondern auch jenen der Zukunft zu genügen haben — zum allergrößten Theil aber auf Anlagen, die einen positiven Ertrag liefern und das erforderliche Capital selbst verzinsen und amortisieren — eine Maxime, welche schon seit Anbeginn befolgt wird; diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die Schulden der Colonien, wenngleich sie hohe Ziffern erreichen, nicht schwer auf die Bewohner drücken. Die folgende Tabelle gibt über den Stand der Staatsschuld mit Ende 1889, resp. Mitte 1890 in den einzelnen Colonien Aufschluss:

Öffentliche Schulden der australasischen Colonien mit Ende 1889, resp. Mitte 1890.

Colonie	Gesammte Staatsschuld	Dagegen als Guthabung: noch nicht ausgegebener Theil der Schuld	Dagegen als Guthabung: Staatsschulden-Tilgungsfond	Dagegen als Guthabung: Summe	Netto-Staatsschuld
	£	£	£	£	£
Neu-Süd-Wales	46 646 450	1 897 898	—	1 897 898	44 748 552
Queensland	25 840 950	1 835 249	—	1 835 249	24 005 701
Süd-Australien	21 151 500	1 397 617	8 750	1 406 367	19 745 133
Tasmanien	5 019 050	497 692	103 181	600 873	4 418 177
Victoria	41 377 693	705 935	—	705 935	40 671 758
West-Australien	1 371 981	30 526	71 537	102 063	1 269 918
Neu-Seeland	38 667 950	961 300	1 383 432	2 344 732	36 313 218
Ganz Australasien	180 075 592	7 326 217	1 566 900	8 893 117	171 172 475

Verwendung und relative Größe der gemachten Anleihen.

Colonie	Von der contrahierten Staatsschuld entfallen: Eisenbahnen und Tramways	Telegraphen	Wasserversorgung und Drainage	Straßen und Brücken	Häfen, Flüsse, Leuchtfeuer, Docks etc.	Schulhäuser, Befestigungen und andere öffentliche Baulichkeiten	Einwanderung	Rest[3]) (andere Verwaltungszweige)	Gesammtbetrag der Staatsschuld: im ganzen	per Kopf der Bevölkerung £	sh	d	Verhältniszahl Schuld: Revenuen	Von der Schuld stecken in Eisenbahnen- und Telegraphenanlagen %
	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	sh	d		
Neu-Süd-Wales	31 380 508	726 807	4 122 823	603 895	2 674 345	1 896 872	569 930	4 671 159	46 646 449	41	11	4	5,15	68,83
Queensland	15 374 420	786 610	221 170	884 910	1 693 103	2 066 426	2 621 727	2 232 584	25 840 950	63	10	11	7,51	62,54
Süd-Australien	11 374 903	848 081	3 321 300	1 428 284	1 389 562	1 402 370	—	671 000	20 435 500	62	19	7	9,00	59,81
Tasmanien	2 029 191	99 471	—	[1])	1 521 928[1])	796 175	235 714	336 571	5 019 050	33	2	8	7,39	42,41
Victoria	29 016 625	—	5 643 876	108 043	626 018	1 972 465	—	—	37 367 027	33	8	5	4,31	77,65
West-Australien	824 845	195 193	5 310	48 822	12 913	193 861	—	91 037	1 371 981	31	7	11	3,59	74,35
Neu-Seeland[2])	13 924 072	590 356	560 280	3 552 999	879 152	2 529 590	2 143 327	14 303 474	38 482 250	62	0	10	9,64	37,72
Ganz Australasien	103 924 564	3 246 518	13 874 759	6 587 043	8 797 021	10 857 759	5 570 698	22 305 845	175 164 207	46	5	1	6,15	61,18

[1]) Die Auslagen für Straßen und Brücken sind vereinigt mit jenen für Hafen- und Flussbauten etc. [2]) Die Eintragungen in den einzelnen Rubriken über Neu-Seeland repräsentieren nur die seit 1870 (dem Zeitpunkte des ersten Anlehens für öffentliche Arbeiten) vom *Public Works Fund* gemachten Ausgaben, da ein anderer Nachweis über die Verwendung der Anlehen nicht existiert. Doch scheinen auch interne Anlehen von den Staatseinkünften gemacht worden zu sein. Die Ausgaben für Vertheidigung erscheinen theils unter „Hafen- und Flussbauten etc.“, theils unter „andere Verwaltungszweige“. [3]) Diese Columne enthält u. a. für Neu-Süd-Wales £ 2 723 430, Queensland £ 397 335 für Tilgung von Schulden. Süd-Australien £ 591 000 für öffentliche Arbeiten im Nordterritorium. Neu-Seeland £ 1 228 318 für Kauf und Pacht von Land (ausbezahlt an die Maori). £ 1 021 472 Kosten der Anleihen, ferner £ 10 851 301 an Schulden, die seinerzeit von den einzelnen der neuen Provinzen contrahiert worden sind, und andere Anleihen, deren Verwendung nicht mehr nachweisbar ist.

Die am meisten charakterisierende Date der vorhergegangenen Tabellen ist die Berechnung per Kopf der Einwohner, welche der Übersicht wegen im Nachstehenden zusammengestellt und mit den betreffenden Daten über Großbritannien sammt allen Colonien, über die Vereinigten Staaten und über die österreich-ungarische Monarchie verglichen sind:

Land	Revenue	Directe u. indirecte Steuern	Ausgabe	Staatsschuld	Verhältniszahl Staatsschuld : Revenue
	per Kopf der Bevölkerung in Gulden Gold (£ = 10 fl.)				
Neu-Süd-Wales	82,08	24,25	83,79	415,67	5,15
Queensland	86,63	38,58	90,54	635,46	7,51
Süd-Australien	70,63	12,13	73,29	628,79	9,00
Tasmanien	45,63	28,46	45,79	331,33	7,39
Victoria	78,92	34,54	72,96	334,21	4,31
West-Australien	88,79	45,13	88,67	313,96	3,95
Neu-Seeland	65,04	34,00	64,88	620,42	9,64
Großbritannien sammt allen Colonien	12,50	10,28	12,25	28,20	2,81
Vereinigte Staaten	14,13	11,92	13,35	50,46	5,05
Österr.-ungar. Monarchie	44,79	26,08	44,73	221,73	4,95

Diese Zusammenstellung spricht für sich selbst. Sie zeigt, wie gewaltig die wirtschaftlichen Bedingungen Australasiens von jenen anderer Länder verschieden sind. Staatsschulden von scheinbar erdrückender Höhe werden leicht getragen und ohne Schwierigkeit verzinst und abgezahlt, denn die Summen sind nicht unfruchtbaren Zwecken zugeführt worden, und verrichten direct oder indirect gewinnbringende Arbeit in einem Maße, dass die damit hergestellten Anlagen heute mehr wert sind, als das Anlagecapital betrug. So z. B. repräsentieren gegenwärtig die Eisenbahnen von Neu-Südwales, erbaut mit einem Kostenaufwande von etwa 30,5 Millionen Pfund, einen Wert von 40 Millionen Pfund, trotzdem die Netto-Einkünfte — 3,21 % — den Zinsfuß der geborgten Anlagscapitalien — 4 % — nicht erreichen. Die Berechtigung zu den ohne Zögern gemachten hohen Investitionen lag und liegt ja auch darin, dass sie die Mittel zur Entwicklung der Ressourcen in den aufstrebenden Colonien geben.

Die Revenue per Kopf der Bevölkerung zeigt eine erstaunliche Höhe, die allerdings ihre Erklärung zum Theil in dem Ertrage des Verkaufes der so billig „erworbenen“ Ländereien findet, aber nur zum Theil; ein sehr großes Quantum der Revenue wird auch durch die Besteuerung hervorgebracht, welche jedoch wieder im Durchschnitte zu 74,23 % aus dem Ertrage der Ein- und Ausfuhrzölle besteht und eigentlich dem Plane der Zolltarife zufolge eine riesige Luxussteuer repräsentiert, also auf allgemeinen Wohlstand schließen lässt. Das größte Item in der Liste der Zolleinnahmen sind aber charakteristischerweise Spirituosen, die mehr als ein Drittel des gesammten Zollertrages stellen.

Die Vereinigung der Staatsschulden aller Colonien ist eine der Hauptbestrebungen der föderalistischen Bewegung.

Gebarung mit den noch unveräußerten (Kron-) Ländereien.

Es hat sich im Laufe der Zeit gezeigt, dass die Art, in welcher Land an Colonisten abgegeben wurde, nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung der Colonien blieb. Die Erfahrung lehrte, dass die Speculation von Mittelsleuten auf gesetzlichem Wege unmöglich gemacht werden müsse — was nicht leicht ist, und erfordert, dass den Aufsichtsorganen eine arbiträre Macht zugestanden werde. Anderntheils mussten aber wieder ganz mittellose Leute vom Besitzerwerb ausgeschlossen werden, denn Australasien bedurfte eines producierenden Bauernstandes, der ein — wenn auch geringes — Capital erfordert. Alle diese Grundsätze wurden aber erst im Laufe der Zeit erkannt und die vom Gesetze gelassenen Hinterthüren konnten ebenfalls erst durch auftretende Übelstände sichtlich werden. Deshalb sind mit den Landgesetzen der einzelnen Colonien zahlreiche, oft fundamentale Veränderungen vorgegangen. In den meisten ist die jüngste Fassung nicht älter als ein Jahrzehnt. Dabei herrscht aber zwischen den Gesetzen der Schwestercolonien wenig Übereinstimmung. Manche sind rigoros, manche milde; einige gewähren Fristerstreckungen, Nachlässe und selbst Unterstützungen in Fehljahren, andere bestehen auf ihrem Pfunde.

Am mildesten ist in dieser Beziehung Queensland. Die Art, in welcher Land zur Nutznießung übernommen werden kann, ist ziemlich übereinstimmend in allen Colonien bis auf Süd- und Westaustralien. Auch in diesen beiden Colonien jedoch ist Kauf und Pacht dem Areale nach limitiert — das von einer Person kaufbare Land auf Grenzen, welche eng genug sind, um eine Landjobberei im großen unmöglich zu machen. In allen Colonien müssen ferner Personen, die nicht gegen Barzahlung kaufen, etwa 10 % der Kaufsumme als Anzahlung leisten und ein festgesetztes Capital binnen bestimmter Frist zur Erhöhung der Ertragsfähigkeit des gekauften und theilweise auch des gepachteten Landes verwenden — wozu Einfrieden, Entholzen, Jäten giftiger Pflanzen, Vertilgen von Känguruhs, Wallabys und Kaninchen (in der australischen Gesetzgebung *vermin* = Ungeziefer, genannt), Anlegen von Brunnen, Wasserleitungen, Bau von Wirtschaftsgebäuden, Aufbrechen und Bebauen des Landes etc. gehören.

Die Vermessungskosten hat stets der jeweilige Käufer, resp. Pächter zu erlegen. Sie sind nach Areal durch Tarife ein- für allemal festgesetzt. Dem Erwerbslustigen steht es frei, entweder das ihm passende Grundstück aus dem gesammten noch unoccupierten Lande der Colonie auszuwählen, oder aber es steht ihm dazu nur ein bestimmter, jeweilig bezeichneter und ausgebotener „Block" Landes zur Verfügung.

In Südaustralien hat, wie bereits im I. Theile angeführt, nur die letztere Art Bestand, in Westaustralien nur ein Mittelding zwischen beiden, indem das ausgewählte Land dem *Commissioner of Crown-lands* bekanntgegeben werden muss, wonach es in Auction feilgeboten wird, so dass derjenige, welcher die Wahl getroffen hat, vielleicht durch Concurrenten aus dem Felde geschlagen wird, was zwar ein Vortheil für den Staatssäckel, aber nicht so *fair* ist als das Vorgehen in den anderen Colonien, in welchen das Recht der vollkommen freien Auswahl neben der Ausschreibung bestimmter Blocks zur Licitation besteht und die freie Wahl stets demjenigen gesichert bleibt, der der Zeit nach den ersten Anspruch erhoben hat.

Zu besonders günstigen Bedingungen wird Land verkauft und verpachtet an Personen, welche sich verpflichten, darauf für eine bestimmte Zeit ihren

ständigen Wohnsitz zu nehmen. Die zugestandenen Ratenzahlungen erstrecken sich über eine Zeit von meistens 14, in Queensland in einzelnen Fällen bis zu 30 Jahren. Die noch abzuzahlende Summe wird dabei mit 4—6 % verzinst, nur in Queensland ist sie zinsenfrei, wie überhaupt auch alle Transactionen mit staatlichem Grunde in dieser Colonie von gesetzlichen Auflagen befreit sind.

Noch weitergehende Begünstigungen genießen in Queensland und Neu-Seeland Gruppen von Familien, welche die Absicht haben, ein Dorf zu gründen. Sie erhalten den Grund zu sehr coulanten Bedingungen, außerdem gratis in der Mitte des Grundstückes einen ausgesteckten Platz für die Ansiedelung, deren Baulichkeiten zu den ausbedungenen Arbeiten auf dem in Raten zu zahlenden Grunde zählen, ferner eine staatliche Normalschule etc. (*Village settlements*).

Das System hat sich vorzüglich bewährt. Der Preis des *Acre* Grundes variiert in den einzelnen Colonien auf dem flachen Lande von 10 bis 30 *sh* (12 fl. 36 kr. bis 37 fl. 08 kr. per Hektar). Land in und um bestehende Städte wird entsprechend theurer geschätzt.

Pacht gibt in den meisten Colonien ein Vorkaufsrecht über das ganze gepachtete Land oder auf Theile davon (letzteres speciell bei den an die großen Viehzüchter als Weidegründe verpachteten Arealen, welche in einzelnen Fällen eine ungeheure Ausdehnung haben).

Pachtcontracte werden entweder mit dreimonatlicher oder einjähriger Kündigung abgeschlossen, oder sind nicht kündbar und laufen nach 21 Jahren — mit eventueller siebenjähriger Verlängerung — ab. Der ersteren Art sind Pachten untergeordneter Natur (hauptsächlich Weidegründe), welche beim Auftreten eines Pächters höherer Kategorie oder eines Käufers aufgehoben werden. Der zweiten Art sind solche höherer Kategorie, die zum Zwecke der Bodencultur oder mit der Absicht, Wasser zu erbohren etc., aufgenommen wurden, wo der verfolgte Zweck eine Zusicherung ungestörter Nutznießung bedingt. Nur in Queensland können Pachte mit einem permanenten Rechte auf Contractsverlängerung eingegangen werden.

Die Staatsbeamten der Landdepartements haben überall die Pflicht, alle geforderten Aufklärungen über die Natur des Landes etc. gratis zu geben. Nicht selten hat ein solches Bureau Fragen zu erledigen, wie: „Meine Farm liegt im Theile 1 der Gemeinde X des Kreises Y — wie kann ich sie am besten ertragsfähig machen?“ u. ä.

Queensland geht aber noch weiter, und die anderen Colonien werden seinem Beispiele ohne Zweifel folgen. Dort nämlich besitzt das Landdepartement ambulante Meiereien, welche auf Rundreisen den Farmern gratis Instruction in rationeller Milchwirtschaft geben. In Aussicht genommen ist die Ausdehnung dieses Systems auf das Räuchern von Fleisch, die Weincultur, den Tabakbau und die Conservierung von Früchten. Diese Methode muss als äußerst genial und der geistigen Capacität des Bauernstandes angepasst bezeichnet werden, denn der Bauer glaubt nur, was er sieht, und spottet den Stadtherrn mit Augengläsern aus, der ihm einen Vortrag über rationelle Wirtschaft hält. Die Erfolge sind sichtliche.

Westaustralien zahlt Prämien in Geld oder Land an Leute aus, die in seinen tropischen Regionen aus Zuckerrohr-, Kaffee-, Thee- und anderen tropischen und halbtropischen Pflanzungen Resultate von einem gewissen Werte pro anno erzielen — 500 £ und den beiden ersten derartigen Producenten 1000 £ — für den Landmann nicht zu verachtende Summen.

Zusammenstellung über die Areale veräußerten Grundes in Australasien zu Beginn des Jahres 1890.

Colonie	Einwohner	Areal in Acres[1]	Davon: verkauft		verpachtet		Cultiviert[2]	
			Acres[1]	%	Acres[1]	%	Acres[1]	per Kopf[4]
Neu-Süd-Wales.	1 122 200	197 872 000	43 600 116	22	137 698 939	70	1 164 475	1,04
Queensland	406 658	427 663 360	12 157 180	3	[3]	—	247 073	0.61
Süd-Australien .	324 484	578 192 000	11 294 964	2	[3]	—	2 864 877	8,83
Tasmanien	151 480	16 880 000	4 647 988	21	[3]	—	448 354	3,22
Victoria	1 118 028	56 245 760	22 492 312	40	[3]	—	2 629 262	2,35
West-Australien	43 698	624 588 800	3 761 137	0,5	[3]	—	117 833	2,70
Neu-Seeland ...	620 279	66 710 320	19 904 469	30	[3]	—	1 560 605	2,52

[1]) 1 Acre = 0,4067 *ha*.

[2]) Ohne die mit Grünfutter bebauten Areale, die der Reihe nach 217 403, 10 120, 36 500, 192 919, 155 596, 329 und 474 204 Acres betragen.

[3]) Daten fehlen.

[4]) Von dem nicht als „verkauft“ oder „verpachtet“ angeführten Lande gehören etwa 14 000 000 Acres den Maori.

Für das Jahr 1889 allein gibt das *Yearbook of Australia* folgende Daten über den Verkauf von Kronländereien:

Veräußerung von Kronländereien im Jahre 1889.

Colonie	Verkauf gegen Barzahlung: Areal in Acres	Realisierter Preis in £	Durchschnittspreis pro Acre			Verkauf gegen Ratenzahlung	Kostenfreie Verleihung	Summe
			£	sh	d	Acres	Acres	Acres
Neu-Süd-Wales ...	40 226	148 120	3	13	8	740 964	—	781 190
Queensland.......	11 933	94 710	7	18	9	441 179	306	453 418
Süd-Australien....	3 012	3 390	1	2	6	324	20 000	23 336
Tasmanien	885	14 051	5	17	6	50 566	1 109	52 560
Victoria....	15 639	86 223	5	10	3	71 251	531	87 421
West-Australien ..	45 457	8 681	0	3	10[1])	93 626	1 373 221[2])	1 512 304
Neu-Seeland......	42 617	47 950	1	2	6	45 016	60 708	148 341
Durchschnitt ..	159 769	403 135	2	10	6	1 442 926	1 455 875	3 058 570

[1]) Dieser Durchschnittspreis erscheint so niedrig, weil in vielen Fällen vorher als Pachtzins bezahlte Summen in den Kaufpreis eingerechnet wurden. Der Preis des Grundes auf flachem Lande beträgt 10 *sh* per Acre.

[2]) Hauptsächlich an die nach dem *Land Grant System* zu erbauende „*Great Southern Railway*“.

Schul- und Erziehungswesen.

a) Im allgemeinen. Durch die Schulgesetzgebung aller australasischen Colonien, soweit sie auch im einzelnen differiert, geht ein sehr bemerkbarer gemeinsamer Zug, der gegen die confessionelle Schule gerichtet ist. Die ältesten der Colonien hatten eine Staatskirche, die anglikanische Hochkirche, welche staatlich subventioniert wurde und der man die Erziehung der Jugend anfänglich ohne Aufsicht überließ. Der Sectengeist, welcher dem englischen Volke eigenthümlich zu sein scheint, forderte bald für jede der Secten eine eigene Schule. Der erste Schritt zur Verstaatlichung der Jugenderziehung war, dass auch die katholische, die wesleyanische und die presbyterianische Kirche Staatssubventionen erhielten. Die minderwertige Erziehung, der Übelstand, dass selbst in den kleinsten Ansiedelungen der Clerus jeder Confession seine Schule haben wollte, wodurch Geld und Lehrmittel zersplittert wurden und endlich die klare Erkenntnis, die den Colonisten aufdämmerte, dass zelotisches Sectenthum der Entwicklung Hemmschuhe vorschiebe, führten vor allem zu einer Art Dualismus, während dessen weltliche *(secular)* Schulen neben den Kirchenschulen existierten. Victoria machte darin den Anfang. Als aber diese weltlichen Schulen von dem katholischen Clerus, der schon gegen die alleinige Subventionierung der englischen Hochkirche energisch Stellung genommen hatte, in maßloser Weise angegriffen wurden, da gab dies das Signal dazu, dass der Staat seine Hand gänzlich von den confessionellen Schulen zurückzog.

Eine große Anzahl dieser Schulen gieng über diese Maßregel sogleich zugrunde, ein Theil existierte weiter und vermehrte sich, bestand aber nur mehr als Privatschulen ohne staatliche Unterstützung.[1]) Sämmtliche Staatsschulen und ein großer Theil der Privatschulen sind aber weltlichen Charakters, gewiss nur zum Besten der Wissenschaft und des Gefühles einheitlicher Brüderschaft in der zu erziehenden Jugend, welches auch das Heranwachsen der aufeinanderfolgenden Bürgergenerationen überdauert. Die Bezeichnung „weltliche Schule“ will nicht meinen, dass sie eine gottlose Schule sei; den Kindern werden die vier Evangelien vorgetragen, jedoch ohne ein Wort des Commentars, ohne Eingehen in die Auslegungen irgend einer Secte. Auf Wunsch einer gewissen Anzahl von Eltern können die betreffenden Kinder auch Religionsunterricht durch einen Geistlichen ihrer Confession erhalten, jedoch außerhalb der eigentlichen Schulzeit.

Das einzige Überbleibsel aus alter Zeit sind die den einzelnen Facultäten der Hochschulen affiliierten „*Colleges*“, die auf Stiftungen beruhen, deren Fortbestand durch Parlamentsacte gesichert wurde.

Auch die seinerzeit den confessionellen Schulen gemachten Landschenkungen sind vom Staate nicht zurückgezogen worden. Schon seit vielen Jahren jedoch sind keine solchen Schenkungen mehr erfolgt und die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Einführung dieser Praxis wird von Tag zu Tag geringer.

Speciell in Neu-Seeland, das sich eines idealen Schulsystemes erfreut, und wo die säculäre Staatsschule die Privatschulen aller Art fast vollkommen

[1]) Die einzige Colonie, welche noch den confessionellen Schulen staatliche Subsidien angedeihen lässt, ist West-Australien.

verdrängt hat, macht sich jedoch eine Reaction geltend, da die laufenden Ausgaben des Erziehungswesens, welche nahezu 8% der gesammten Staatsauslagen betragen (ohne den Bau von Schulgebäuden, welcher meistens aus Anlehen bestritten wird), vielen als zu drückend erscheinen, während andererseits die zu hoch gespannten Forderungen der Schulen, speciell der elementaren, gerade das Gegentheil von dem angestrebten Zwecke erreichen lassen. Eine nicht geringe Zahl von Leuten spricht daher den confessionellen, vom Staate bloß unterstützten Schulen wieder das Wort, während sie für eine Herabsetzung der compulsorischen Schulbildung plaidiert. Die Meinung, als könne durch die Wiedereinführung der confessionellen Schule dem Einzelnen eine Ersparnis gesichert werden, ist jedoch eine irrige. Die entstehenden Kosten werden lediglich unter einem anderen Namen eingebracht werden. Es scheint wahrscheinlich, dass Neu-Seeland den freien Unterricht in den Staatsschulen aufheben und Schulgeld einheben wird, und dass man bei dem stets wachsenden Bedürfnis nach Schulen Privatetablissements durch Subventionierung neben den Staatsschulen erhalten wird.

Der Besuch der elementaren Schulen ist in allen Colonien bis auf Victoria obligatorisch.[1]) Auch in dieser Colonie jedoch muss die Erreichung eines gewissen Bildungsgrades nachgewiesen werden. Überall wird der Unterricht der Jugend möglichst gefördert. In allen Colonien haben alle Kinder freie Eisenbahnfahrt bis zur nächsten Schule, und wo die Bevölkerung zu dünn gesäet ist, um Schulgebäude zu errichten, besteht die Einrichtung ambulanter Schulmeister. Freilich machen die Zustände der Colonien den gesetzlichen Schulzwang dadurch illusorisch, dass man eine Unzahl von Ausnahmen creieren musste, weil es nicht angeht, zu verlangen, dass einzelne Kinder auf meilenlangen ungebahnten Wegen die Schule aufsuchen, und die Klage wird oft gehört, dass der Schulzwang auf dem flachen Lande ein todter Buchstabe sei; doch ist diesem Zustande unmöglich abzuhelfen, außer durch den allgemeinen Fortschritt in der Besiedlung und Cultivierung des Landes.

b) Elementarschulen. In Queensland, Süd-Australien, Victoria und Neu-Seeland wird der elementare Unterricht kostenfrei ertheilt. In Neu-Süd-Wales, Tasmanien und West-Australien muss Schulgeld gezahlt werden, welches in der erstgenannten Colonie 3 *d* (13 kr. Gold) per Kind und Woche,[2]) in Tasmanien 6—9 *d* (26—39 kr. Gold), in West-Australien 2 *d* bis 1 *sh* (8—50 kr. Gold) beträgt. Dabei werden aber mittellose Familien stets von der Entrichtung des Schulgeldes befreit.

Das Lehrpersonale der staatlichen Elementarschulen ist mit fixem Gehalte angestellt, nur in Victoria ist das System der Bezahlung nach den erzielten Resultaten beibehalten worden.

Über die staatlichen Elementarschulen bringt das *Yearbook of Australia* vom Jahre 1890 folgende Zusammenstellung:

[1]) In Queensland seit allerneuester Zeit.

[2]) Für die Kinder einer Familie aber im ganzen nie mehr als 1 *sh* pro Woche, auch falls mehr als vier schulbesuchende Kinder vorhanden sein sollten.

Schuljahr 1889.

Colonie	Anzahl der staatlichen Schulen	Lehrer			Eingeschriebene Schüler			Durchschnittl. täglicher Schulbesuch		Geschätzte Anzahl von Kindern, welche die Schule besuchten	Unterrichtskosten beigesteuert		Unterrichtskosten pro Kopf der Bevölkerung			Unterrichtskosten pro Kopf der durchschnittlich anwesenden Schülerzahl		
		männliche	weibliche	Summe	Knaben	Mädchen	Summe	Schüler	% der eingeschriebenen		vom Staat	von den Eltern als Schulgeld etc.						
											£	£	£	sh	d	£	sh	d
Neu-Süd-Wales	2317	1982	2020	4 002	113 200	104 098	217 289	114 569	52,73	191 215	453 615	72 318	—	9	6	4	11	10
Queensland .	584	702	795	1 497	37 581	34 106	71 687	40 472	56,46	62 347	171 077	—	—	8	7	4	4	7
Süd-Australien	540	409	667	1 076	25 600	23 677	49 277	28 216	57,26	44 576	89 686	24 343	—	7	1	4	—	10
Tasmanien..	229	187	272	459	9 731	8 218	17 949	8 973	49,99	12 460	29 957	9 463	—	5	4	4	7	10
Victoria	2063	1808	2778	4 586	130 135	120 294	250 429	130 859	52,25	202 822	664 820	2 042	—	12	1	5	1	11
West-Australien	94	46	122	168	2 400	2 344	4 744	3 625	76,41	4 300	9 697	1 456	—	5	2	3	6	4
Neu-Seeland	1155	1291	1603	2 894	80 100	73 915	154 015	93 374	60,63	119 001	343 100	4 567	—	4	11	3	14	6
Summe, resp. Durchschnitt	6982	6425	8257	14 682	398 747	366 643	765 390	420 088	54,89	636 721	1 761 952	114 189	—	10	1	4	9	4

c) Mittelschulen. Das Mittelschulwesen steht im allgemeinen bedeutend unter dem Niveau, auf welches die Elementarschulen gebracht worden sind. Mittelschulen staatlichen Charakters besitzen nur Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland; in den übrigen Colonien ist die Vorbildung für die Universität und die kaufmännische Ausbildung privater Unternehmung überlassen. Süd-Australien besitzt ein Mädchenlyceum als einzige staatliche Mittelschule. Der Elementarunterricht steht jedoch auf solcher Höhe, dass an einigen der „Staats"-schulen, wie die Elementarschulen kurzweg heißen, genügende Vorbildung zur Immatriculation an einer Universität erlangt werden kann.

Dagegen müssen „*Technical Schools*", die etwa unseren Gewerbe- und Kunstgewerbeschulen entsprechen, hier in die Reihe der staatlichen Mittelschulen gerechnet werden. Solcher besitzt Victoria eine hervorragende in der *School of Arts and Mines* zu Sandhurst, Tasmanien deren zwei, zu Launceston und Hobart, und Neu-Seeland fast in jeder der ehemaligen Provinzen eine.

d) Hochschulen. Australien besitzt Hochschulen zu Adelaide, Melbourne, Hobart, Sydney und in Neu-Seeland, wo zu Auckland, zu Canterbury und zu Otago drei gleichwertige Theile der „Universität von Neu-Seeland" bestehen. Eine sechste ist zu Brisbane im Entstehen. Diese Schulen führen den Namen „Universitäten", doch existieren an ihnen auch technische Lehrkanzeln und solche für Musik und freie Künste, Fächer, in welchen nach englischem Muster ebenfalls akademische Grade verliehen werden. Dagegen ist Theologie aus dem Curriculum der Universitäten verbannt, und wird nur in den Collegien *(Colleges)* gepflegt, welche, confessioneller Natur und aus Stiftungen hervorgegangen, den Universitäten affiliiert sind. In diesen Collegien werden jedoch nicht etwa nur theologische Studien betrieben. Sie haben lediglich den Zweck, Studenten Wohnung, Kost, Instruction und religiöse Unterweisung zu gewähren, wofür mäßige Kosten berechnet werden. Diesen Collegien stehen viele und hohe Stipendien zugebote, und die Aufnahme von Studenten ist nicht etwa auf die Confession beschränkt, welcher das Colleg angehört, doch existieren eigene Stipendien für solche, welche sich dem Priesterstande widmen wollen.

An den Universitäten werden aus jedem Fache zwei Prüfungen abgelegt, nur in Neu-Süd-Wales werden drei gefordert. Die Universität von Hobart besteht erst seit 1890 und ist nur ein prüfendes Institut, an dem nicht vorgetragen wird. Sein Senat wird aus allen an der Universität Graduierten bestehen, sobald deren Anzahl fünfzig erreicht haben wird. Die unmittelbare Leitung der Hochschule ist jedoch in die Hand eines Rathes gelegt, zu dem der Senat aus seiner Mitte acht, und beide gesetzgebenden Häuser zusammen neun Mitglieder aus ihrer Mitte wählen. Präsident dieses Rathes ist ex officio der Unterrichtsminister, der als verantwortlicher Minister im Grunde auch nur ein vom Parlamente gewähltes Mitglied ist.

An allen australasischen Universitäten können auch Personen weiblichen Geschlechtes studieren und akademische Grade erwerben.

e) Lehrerbildungsanstalten. Volksbildung. Jede der Colonien, bis auf West-Australien, hat eigene staatliche Lehrerbildungsanstalten errichtet, in denen die Instruction zumeist gratis ertheilt wird. Doch wird den Candidaten im Lehrfache nur in Neu-Süd-Wales zur Bedingung gemacht, dass sie ihre

Bildung in der Colonie erworben haben müssen. Die Befähigung zum Lehrfache muss überall durch Prüfungen erhärtet werden; Lehrer und Lehrerinnen sind in allen Colonien je nach dem Umfange ihres pädagogischen Wissens in Classen eingetheilt, welche verschieden bezahlt sind und an den verschiedenen Kategorien von Schulen Anstellung finden. Wichtigkeit wird unter anderem auch auf die Kenntnis der deutschen Sprache gelegt.

Mit den angeführten Schulen jedoch glauben die Regierungen der australischen Colonien noch nicht genug gethan zu haben. Sonntagsschulen und Abendcurse werden in allen Colonien abgehalten und jede Colonie gebietet über Bibliotheken mit öffentlichen Lesehallen und über Museen. Die veröffentlichte Statistik über den Besuch dieser Institute ist eine sehr mangelhafte. Doch zeigt auch das wenige erhältliche Zahlenmaterial lebhaftes Interesse des Publicums an diesen öffentlichen Einrichtungen. So z. B. wurde die „*Public Library*" von Victoria (in Melbourne) im Laufe des Jahres 1889 von 462 042 Personen besucht. Der Besuch der analogen Anstalt Süd-Australiens betrug nach seinen Objecten gesondert:

Für die Bibliothek	1888/89:	62 898;	1890/91:	72 105;
„ das Museum	„	42 365;	„	49 303;
„ die Kunstgalerie	„	44 638;	„	50 465.

Das Volk selbst äußert jedoch ebenfalls lebhaftes Bestreben, vernachlässigte oder lückenhafte Bildung zu vervollständigen und höhere zu erreichen, was die überall existierenden Arbeitervereine, Beamtenvereine etc. darthun, in denen populär-wissenschaftliche Vorträge, Sprachencurse, Abend- und Lehrlingsschulen gehalten werden u. a. m.

Producte und Industrien.

a) **Im allgemeinen.** — Die bekannte Theuerung der Arbeitskräfte aus dem Handwerkerstande, welche in allen australasischen Colonien herrscht, hat nicht nur in directer, sondern auch in indirecter Beziehung eine schädliche Rückwirkung auf die industrielle Entwicklung. Die Gebote der *Trade Unions* (Arbeitervereine) zwingen deren Mitglieder hohe Arbeitslöhne und kurze (fast durchwegs achtstündige) Arbeitszeit zu erpressen, nicht zu ihrem eigenen Vortheile, denn das vertheuerte Product kann sich mit dem billigeren eingeführten nicht messen und die hohen Arbeitslöhne werden vielleicht nur für drei Tage der Woche bezogen, während geringerer Lohn für sechs Tage mehr Gewinn gebracht hätte. Dabei sind die arbeitenden Classen sich der ihnen innewohnenden Macht des Streikes wohl bewusst, und üben sie gelegentlich aus, so dass niemand den Muth hat, unter so unstabilen Verhältnissen Capital in ein industrielles Unternehmen zu stecken.

Hiezu kommt noch die geringe Eignung des Landes an und für sich zu Fabriks- und ähnlichen Zwecken. Wasserkraft ist, wo sie zur Verfügung steht, kaum auszunützen, denn der zu einzelnen Jahreszeiten brausende Strom ist zu anderen ein dünner Wasserfaden oder überhaupt ganz vertrocknet. Kohle findet sich bloß an der Ostküste und ist selbst am Platze nicht gerade billig.

Diese Gründe zusammen lassen es begreiflich erscheinen, dass in Australasien trotz aller Ermuthigung seitens der Regierungen die Industrie mit dem


KARTE
ÜBER DIE AUSDEHNUNG DER VIEHZUCHT
IN
AUSTRALIEN
Kilometer
JAVA
TIMOR
TIMOR SEE
INDISCHER OCEAN
WEST AUSTRALIEN
Grosse Sand-Wüste
Grosse Victoria Wüste
Grosse Austral-Bay
N. West C.
C. Cuvier
PERTH
C. Naturaliste
C. Leeuwin
C. Pasley
Zeichen Erklärung
Schafe
Rindvieh und Pferde
SÜD INDISCHE

ur 13.


SEE
NEU
GUINEA
Torres Strait
C. York
GOLF
von
CARPENTARIA
York
Halb-I.
C. Melville
KORALLEN SEE
Barrière Riff
Mackay
QUEENSLAND
Rockhampton
St. Sandy I.
Moreton B.
Pt. Danger
Eyre S.
SÜD
AUSTRALIEN
Torrens
Gairdner S.
Port Augusta
Eyre Halb I.
Spencer Golf
Investigator St.
Kangaroo I.
Encounter Bay
NEU-
SÜD-
Port Macquarie
Newcastle & Port Hunter
SYDNEY & Port Jackson
Portland
C. Otway
Port Philip
Western P.
Wilson Promontory
Bass Strait
King I.
Flinders I.
Hunters I.
C. Howe
OCEAN
STILLER OCEAN
135
140
145
150
155
160
10
15
20
25
30
35
40

Anwachsen der Bevölkerung durchaus nicht gleichen Schritt gehalten hat, selbst die Schutzzolltarife Victorias und Neu-Seelands haben keine wesentliche Besserung hervorgebracht.

Die Productivität Australiens beschränkt sich daher fast ausschließlich auf die Rohproducte der Landwirtschaft und des Bergbaues, und die Erzeugnisse der wenigen industriellen Etablissements genügen im allgemeinen selbst dem eigenen Bedarf der Colonien bei weitem nicht.

b) **Viehzucht.** — Unter den Zweigen der australasischen Landwirtschaft hat naturgemäß die Viehzucht sich eine hervorragende Position errungen, naturgemäß, weil Klima sowohl als Boden dafür eminent geeignet sind, weil ungeheuere Strecken jungfräulichen Weidelandes zur Auswahl vorhanden waren und noch vorhanden sind, und weil endlich die Natur Australasiens die Entwicklung der Viehzucht dadurch begünstigte, dass sie dem ganzen Continente kein einziges Geschlecht reißender Thiere verlieh.

Der Anfang der Viehzucht war freilich ein unbedeutender, nur bestrebt, den eigenen Bedarf der Colonie Neu-Süd-Wales zu decken. Gouverneur Phillip brachte 1787 mit sich nach dem Port Jackson: 1 Stier, 4 Kühe, 1 Kalb, 1 Hengst, 3 Mähren, 3 Füllen, 29 Schafe, 12 Schweine und einige Ziegen, welche jedoch nicht die Ahnen der nach Millionen zählenden Hausthiere wurden, die heute in Australien weiden, da sie schon im folgenden Jahre der ausgebrochenen Hungersnoth zum Opfer fielen. So war es der eigene Bedarf, welcher die Colonisten antrieb, den Schwierigkeiten die Stirne zu bieten, die sich in den damaligen Zeiten der Segelschiffahrt und der unsicheren Navigation der überseeischen Einführung lebender Thiere entgegenstellten. England selbst, die Cap-Colonie und Indien waren die Quellen, aus denen die colonialen Viehzüchter ihren Bedarf bezogen. Erst als das gezüchtete Vieh an Menge die Nachfrage zu übersteigen begann, und neue Industrien entstanden, um den Überschuß zu verwerten, da fiengen auch die Herden an, sich rapid zu vermehren.

1. Die Schafzucht. Ein einziger Mann zeigte gleich bei der Geburt der ersten Colonie in Australien ebensoviel Blick in die Zukunft als Unternehmungsgeist. Dies war der uns aus dem I. Theile dieses Buches als die Ursache der Militärrevolte bekannte Captain Mac Arthur. Schon im Jahre 1795 besaß er eine Herde von etwa 1000 Stück Schafen, deren Wert er durch geschickte Zuchtwahl erhöhte, so dass zehn Jahre später nach Mac Arthurs eigenen Aufzeichnungen seine fetten Hammel ihm mit 5 £ per Stück bezahlt wurden.

Allein seine Bemühungen waren weniger auf die Erzielung von Fleischschafen gerichtet, als auf die Zucht von Wollschafen. Zu verschiedenenmalen erwarb er Vollblut-Zuchtthiere der spanischen Merino-Race, und es gelang ihm durch systematische Veredlung Wolle zu erzielen, die von den englischen Fabrikanten der bis dahin einzig dastehenden spanischen Schafwolle ebenbürtig erachtet wurde, und in England einen Markt fand. Sein Beispiel fand Nachahmung, und so darf er mit Recht der Vater des Wohlstandes von ganz Australasien genannt werden, denn dieser hängt hauptsächlich an der Schur seiner hundert Millionen Schafe,[1]) die mit einem Werte von zwanzig bis

[1]) 1889: 101 267 084.

fünfundzwanzig Millionen Pfund Sterling etwa 42% des ganzen Exportwertes der australasischen Colonien bildet. (Bloß etwas über 1% der producierten Wolle bleibt in den Colonien, um dort verarbeitet zu werden.

Der Import ausländischer Zuchtthiere nahm mit der Zeit ab, und hörte fast ganz auf, noch bevor die Furcht der *Squatter* vor Viehseuchen Einfuhrverbote ins Leben rief, denn es zeigte sich, dass der Einfluß des Klimas an und für sich schon dahin geht, die Race der Wollschafe zu veredeln. Die Wolle wird weicher und elastischer und was der Wollwuchs (techn. „Stapel") an Dichte verliert, gewinnt er an Länge, so dass das Gewicht des Vlieses ziemlich constant bleibt.

Die erst 1882 erkannte Möglichkeit Schaffleisch im gefrorenen Zustande gewinnbringend nach Europa zu verschiffen, führte dazu, dass der über der Cultur von Wollschafen gänzlich vernachlässigten Zucht von Fleischschafen wieder mehr Aufmerksamkeit zugewendet wurde. Es zeigte sich, dass sich beides nicht vereinen lasse; denn bei zunehmendem Körpergewicht und erzielter Frühreife nahm die Qualität der Wolle ab. Diese Wahrnehmung hatte die erneute Freigabe des Importes von Zuchtthieren zur Folge, und die Trennung der Schafzucht in zwei verschiedene Zweige, je nachdem man Wolle oder Fleisch erzielen wollte.

Das Klima der australischen Colonien gestattet es durchwegs, Vieh aller Art, auch den Winter über, unter freiem Himmel zu lassen; die Herden werden in einem umzäumten oder umplankten Raum *(Paddock)* sich selbst überlassen. Dieses System hat so viele Vortheile vor dem Hüten durch Schafhirten, dass die letztere Praxis immer mehr in Vergessenheit geräth. T. A. Coghlan, der Regierungs-Statistiker von Neu-Süd-Wales, führt an, dass unter dem „Paddocking-System" das Land um ein Drittel mehr Schafe ernährt, dass die Wolle länger und fester, und das Vlies überhaupt um ein Drittel besser wird. Die Fruchtbarkeit der Mutterschafe soll ebenfalls eine erhöhte sein, während die Thiere an Größe gewinnen und eine längere Lebensdauer haben. Auch gewissen Krankheiten sind sie weniger unterworfen; die Regiekosten der „Station" stellen sich natürlich bedeutend — um etwa ein Viertel — niedriger, und endlich kann der Director oder Eigenthümer den besten Theil seiner Zeit der Veredelung seines Viehstandes widmen, anstatt sie mit den Versuchen zuzubringen, eine Schar von lässigen Schäfern und „*Hut keepers*" zu beaufsichtigen.

Von den einzelnen Colonien ist, was Schafzucht anbelangt, Neu-Süd-Wales die hervorragendste, da sie nahezu die Hälfte aller Schafe Australasiens auf ihrem Boden ernährt.

Einen Vergleich des Viehstandes in den einzelnen Colonien gestattet die nachstehende Tabelle:

Colonie	Schafe			Rinder			Pferde			Schweine		
	absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ		absolut	relativ	
		auf 1 engl. □-Meile	auf 100 Einwohn.		auf 1 engl. □-Meile	auf 100 Einwohn.		auf 1 engl. □-Meile	auf 100 Einwohn.		auf 1 engl. □-Meile	auf 100 Einwohn.
Neu-Süd-Wales[1]) ..	50 106 768	162	4465	1 741 592	5,63	155	430 777	1,39	39	238 585	0,77	21
Queensland[1])	14 470 095	22	3558	4 872 416	7.29	1195	352 364	0,53	87	80 730	0,12	20
Süd-Australien[2]) ..	6 386 617	7	1968	324 412	0,36	100	170 515	0,19	53	106 856	0,12	33
Tasmanien[1])	1 551 429	59	1024	150 004	5,69	99	29 778	1,13	20	58 632	2,22	39
Victoria[1])	10 882 231	124	973	1 394 209	15,86	125	329 335	3,75	30	249 673	2,84	22
West-Australien[3]) .	2 366 681	3	5416	119 571	0,12	274	42 866	0,4	98	27 079	0,03	62
Neu-Seeland[4])	15 503 263	149	2500	895 461	8,59	144	187 382	1,80	30	369 992	3,55	60
Summe, resp. Durchschnitt	101 267 084	33	2674	9 497 665	3,09	251	1 542 957	0,50	41	1 131 547	0,37	30

[1]) Februar und März 1890. [2]) Februar und März 1890 — ohne Nordterritorium. [3]) October 1889. [4]) Schafe Mai 1889, übriges 1886; darunter 42 103 Rindvieh und 92 091 Schweine, Eigenthum der Maori.

Die näher dem Äquator gelegenen Theile Australasiens, wie Queensland, das Nord-Territorium und die Nordhälfte West-Australiens scheinen sich besser für die Rindviehzucht zu eignen. Süd-Australien hat sich selbst von Anbeginn an mehr dem Ackerbau als der Viehzucht zugewendet.

Australien ist jedoch noch lange nicht bei der Maximal-Anzahl von Schafen angelangt, welche sein Boden ernähren kann. Weite Landstrecken sind noch zu Weidezwecken unbenützt, und die fortschreitende Urbarmachung von Buschland, die künstliche Irrigation und der Anbau von Grünfutter lassen selbst in jenen Colonien, deren vorhandenes natürliches Weideland vollkommen ausgenützt ist (Victoria) eine bedeutende Vermehrung des Herdenbestandes zu, werden aber auch jetzt schon in Süd-Australien, Neu-Süd-Wales, Queensland und Neu-Seeland in großem Maßstabe geübt.

Schafwoll-Production. — Über die Schafwoll-Production Australasiens liegen für das Jahr 1889 folgende Daten vor:

Colonie	Menge		Wert				
	im ganzen	durchschnittl. pro Schaf	im ganzen	durchschn. pro Pfund Wolle im Export	durchschnittl. pro Kopf der Bevölkerung		
	engl. ℔[1])	engl. ℔[1])	£	d	£	sh	d
Neu-Süd-Wales	258 233 636	5,15	10 501 664	9,75	9	10	3
Queensland	59 228 753	4,09	2 680 134	10,75	6	15	0
Süd-Australien	39 352 984	6,16	1 354 377	8,25	4	4	3
Tasmanien	6 383 921	4,11	292 770	10,75	1	19	4
Victoria	56 954 721	5,23	2 449 368	10,50	2	4	4
West-Australien	9 501 695	4,01	395 903	12,00	9	3	11
Neu-Seeland	105 779 923	6,82	4 213 358	9,25	6	17	3
Summe, resp. Durchschnitt	535 435 241	5,29	21 887 574	9,75	5	17	3

[1]) 1 engl. Pfund = 0,454 *kg*.

Die Daten geben kein vollkommen genaues Bild, da ein Theil der Wolle im gewaschenen, ein Theil im ungewaschenen Zustande gewogen ist. Der Export gewaschener Wolle ist jedoch verhältnismäßig unbedeutend und nimmt immer mehr ab, da die durch das Waschen erzielte Ersparnis an Verschiffungskosten und die Preisdifferenz zwischen der gereinigten und fetten Wolle die Kosten des Waschverfahrens in Australien nicht aufwiegen. Für den Preis der Wolle ist lediglich der Londoner Wollmarkt bestimmend, welcher den allergrößten Theil des Productes an sich zieht, obgleich der directe Export nach anderen Ländern in rapidem Wachsen begriffen ist, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Exportiert nach	1887/88 [1]) Ballen [2])	1888/89 [1]) Ballen [2])	1889/90 [1]) Ballen [2])
London	1 162 259	1 182 001	1 225 295
Außerenglische Bestimmungshäfen in Europa, direct	42 900	88 131	205 666
Außerenglische Bestimmungshäfen in Europa, via London	45 342	46 277	32 322
Amerika, direct	18 847	30 767	4 320
„ via London	3 922	7 424	7 021
Summe	1 273 270	1 354 600	1 474 624

Von der 1889/90 nach außerenglischen Bestimmungshäfen in Europa verschifften Wolle erhielten

Antwerpen	132 614	Ballen
Hamburg	35 314	„
Bremen	22 928	„
Marseille	7 008	„
Havre	860	„
Dünkirchen	28 076	„

Die Preise der Wolle sind ziemlich großen Fluctuationen unterworfen. Für Ende December 1890 gibt die *New Zealand Loan and Mercantile Agency Company* folgende Preise (in Shilling und Pence per Pfund engl.) am Londoner Markte:

[1]) Das Woll-Exportjahr Australiens endet mit 30. Juni. Die Verkaufssaison ist aber thatsächlich mit Februar schon zu Ende, da später am Platze erscheinende Ware aus Resten und geringeren Qualitäten besteht.

[2]) à circa 450 ℔ engl.

Wolle	Provenienz											
	Neu-Süd-Wales				Victoria				Neu-Seeland			
	von		bis		von		bis		von		bis	
	sh	*d*	*sh*	*d*	*sh*	*d*	*sh*	*d*	*sh*	*d*	*sh*	*d*
Merino, entfettet, Prima	1	7	1	$8\frac{1}{2}$	1	$7\frac{1}{2}$	1	$9\frac{1}{2}$	1	7	1	9
Secunda	1	$3\frac{1}{2}$	1	6	1	4	1	$6\frac{1}{2}$	1	$3\frac{1}{2}$	1	6
Tertia	0	11	1	$1\frac{1}{2}$	1	$0\frac{1}{2}$	1	$2\frac{1}{2}$	0	$11\frac{1}{2}$	1	2
„ im Pelz gewaschen, Prima	1	5	1	$8\frac{1}{2}$	1	7	2	$0\frac{1}{2}$	—	—	—	—
Secunda	1	$2\frac{1}{2}$	1	4	1	$3\frac{1}{2}$	1	6	1	1	1	3
Tertia	0	11	1	$1\frac{1}{2}$	1	0	1	$2\frac{1}{2}$	0	11	1	$0\frac{1}{2}$
„ im Schweiße, Prima	0	$11\frac{1}{2}$	1	$0\frac{1}{2}$	1	1	1	$2\frac{1}{2}$	0	11	1	$0\frac{1}{2}$
Secunda	0	$8\frac{1}{2}$	0	$10\frac{1}{2}$	0	$9\frac{1}{2}$	0	11	0	9	0	10
Tertia	0	6	0	8	0	7	0	$8\frac{1}{2}$	0	$6\frac{1}{2}$	0	8
Kreuzungen von Merino- und Landschaf, entfettet: fein	—	—	—	—	1	6	1	8	1	$5\frac{1}{2}$	1	7
grob	—	—	—	—	0	11	1	$0\frac{1}{2}$	0	$10\frac{1}{2}$	1	$0\frac{1}{2}$
Kreuzungen v. Merino- u. Landschaf, im Pelz gewaschen: fein	—	—	—	—	1	6	1	$7\frac{1}{2}$	1	$3\frac{1}{2}$	1	$5\frac{1}{2}$
grob	—	—	—	—	0	11	1	$0\frac{1}{2}$	0	$10\frac{1}{2}$	1	0
Kreuzungen v. Merino- u. Landschaf, im Schweiße: fein	—	—	—	—	1	0	1	2	0	$11\frac{1}{2}$	1	$1\frac{1}{2}$
grob	—	—	—	—	0	8	0	$9\frac{1}{2}$	0	$7\frac{1}{2}$	0	$9\frac{1}{2}$

Eine ernstliche Concurrenz schien der australischen Wolle in den La Plata-Staaten zu entstehen, doch ist deren Production in den letzten Jahren sehr zurückgegangen und lässt auch keinen baldigen Aufschwung erwarten. Die La Plata-Wolle ist außerdem sehr futterig (durch klettenartig haftende Bestandtheile des Futters, die sich schwer und meist erst im fertigen Gewebe entfernen lassen, verunreinigt) und daher auch niedriger im Werte.

Schaf-Fleisch. — Der mächtige Rest des Bedarfes an Fleisch, den England aus seinen eigenen Producten nicht decken kann, brachte speculative Köpfe auf die Idee, wenigstens einen Theil dieses Bedarfes aus den Antipodenländern zu decken, in denen Fleisch, und speciell Schaffleisch, im Überflusse und zu minimalen Preisen zu haben war. An eine Verwendung von in Büchsen oder anderswie conserviertem Fleisch war nicht zu denken, da eine solche Conserve des hohen Preises wegen der breitesten Abnehmerschichte, den ärmeren Volksclassen, nicht zugänglich gewesen wäre. Die moderne Technik verstand es, die Kälte als conservierendes Agens heranzuziehen, und schuf hiemit einen Handel, der seit den elf Jahren seines Bestehens bedeutende Dimensionen angenommen, und alle Schwierigkeiten niedergekämpft hat, die sich ihm entgegenstellten, wie Frachtringe der Dampfergesellschaften etc. Neu-Seeland ist durch die Qualität des Productes in erste Linie getreten. Antheil an der Production haben ferner die Colonien Queensland, Victoria und Neu-Süd-Wales, deren Handel über Sydney geht, wo sich Gefrieranlagen befinden, und die La Plata-Staaten. Der Gesammtimport nach Großbritannien betrug 1890: 71 780 400 *kg*; davon lieferten

NeuSeeland.......... 35 284 000 *kg*
das übrige Australien.... 3 357 200 „
Argentina........... 18 491 200 „
so dass nur........... 14 648 000 „ auf die übrigen

fleischproducierenden Länder entfallen, darunter etwa eine Million auf die Falklands-Inseln.[1]) Mit diesem ungeheueren Importe ist aber erwiesenermaßen der Bedarf der eminent Fleisch consumierenden Bevölkerung Großbritanniens noch lange nicht vollständig gedeckt, so dass ein weiteres Anwachsen des Handels mit gefrorenem Schaffleisch zu erwarten steht.

Um als „*Frozen Mutton*“ verschifft zu werden, werden die Schafe mittels Eisenbahn nach dem Verschiffungshafen gebracht (weil die Praxis gezeigt hat, dass ein längerer Trieb ebenso wie eine Seereise Qualität sowohl als Quantität des Fleisches bedeutend vermindert.) Die Gefrieranstalten übernehmen die Thiere direct von den Waggons. Die Etablissements sind ausgezeichnet durch eine musterhafte Nettigkeit und Reinlichkeit, die hier ein Gebot der zwingendsten Nothwendigkeit ist. Aus dem Schlachthause, dessen Boden unausgesetzt durch fließendes Wasser abgespült wird, werden die geschlachteten und abgehäuteten Thiere in einen gut ventilierten, trockenen Raum gebracht, worin sie in langen Reihen aufgehängt bleiben, bis sie auch die letzte animalische Wärme abgegeben haben. Dann werden sie in Leinwand eingehüllt und in die Kühlkammern gebracht, wo man sie erstlich Temperaturen von etwa — 15° C. aussetzt. Hat dieser Kältegrad die ganze Fleischmasse vollkommen durchdrungen, so wird die Temperatur weiter bis auf — 45° C. und selbst noch tiefer herabgesetzt, bis das Fleisch so hart wird, dass ein mit ganzer Kraft dagegen geschleuderter schwerer Stein keinen Eindruck darauf hervorbringt. In diesem Zustande werden die Schafleiber entweder direct an Bord der eigens hiefür eingerichteten Dampfer gebracht, oder bis zur Verschiffung in ebenfalls abgekühlten Vorrathsräumen aufbewahrt.

Zur Hervorbringung der erforderlichen Kältegrade hat sich die Trockenluftanlage der *Haslam Foundry Company (Derby)* am besten bewährt, und die existierenden Gefrieranlagen sind durchwegs nach diesem System angelegt. Eine mehr oder weniger kräftige Compoundmaschine comprimiert Luft bis auf etwa $3^1/_2$ Atmosphären; die comprimierte Luft wird möglichst vollständig von Wasserdampf befreit, abgekühlt und expandieren gelassen, wobei sich ihre Temperatur um etwa 80° C. erniedrigt. Diese vollkommen trockene, kalte Luft wird zur Abkühlung der Kühlkammern benützt. Die abstreichende Luft wird zur Abkühlung der comprimierten Luft verwendet, und bei der Expansion dieser letzteren wird ein Theil der von der Dampfmaschine hineingelegten Arbeit wiedergewonnen. In Neu-Seeland bestehen 24 dergleichen Anlagen in den verschiedenen schafzuchttreibenden Provinzen; über die Thätigkeit der wichtigsten davon liegen nachstehende Daten vor:

Etablissement zu	In gefrorenem Zustand verschiffte Schlachtstücke (Schafe)[2])			
	1887	1888	1889	1890
Auckland	19 913	—	9 697	7 104
Napier	157 800	155 057	208 336	279 081
Wellington	140 302	209 785	229 466	238 583
Picton	—	—	—	—
Lyttleton	235 631	316 455	327 652	401 788
Oamaru	—	—	63 103	94 415
Dunedin	} 153 321	} 250 229	134 091	146 837
Bluff			40 688	37 255
Ganz Neu-Seeland...	706 967	931 526	1 013 032	1 205 063

[1]) Der Export gefrorenen Fleisches von den Falklands-Inseln wurde seither als nicht rentabel aufgegeben.

[2]) à durchschnittlich 75 ℔ engl. = 34 *kg*.

Der Preis, welchen das gefrorene Fleisch auf dem englischen Engrosmarkte erzielte, war etwa $4\frac{1}{2}$ Pence per Pfund (engl.) oder 19 kr. in Gold per *kg*.

Da die Kosten des Gefrierens und der Verschiffung, der Versicherung und des Marktes selbst etwa $2\frac{1}{2}$ *d* per Pfund (= 22,9 kr. per *kg*) betragen, so blieb dem Farmer, der sein Fleisch zu einem Preise von $1\frac{3}{4}$ *d* per Pfund (16 kr. per *kg*) producieren kann, ein Gewinn von $\frac{1}{4}$ *d* per Pfund (2,3 kr. per *kg*) oder etwa 76,42 kr. Gold per Schaf. Es ist erklärlich, dass bei so geringem Verdienste der Producenten diese trachteten, die Zwischenhändler aus dem Felde zu schlagen, welche ganze Schiffsladungen gefrorenen Schaffleisches zu $4\frac{1}{2}$ *d* per Pfund (41,6 kr. per *kg*) aufkauften, um es im Detailverkaufe mit 8 und 9 Pence per engl. Pfund (74—83 kr. per *kg*) loszuschlagen. Dieses Bestreben war endlich von Erfolg gekrönt, so dass neuseeländisches Hammelfleisch, und zwar:

	per engl. Pfund		per *kg*
Hals	2 Pence	=	18,3 kr. in Gold
Brust	4 „	=	37,0 „ „ „
Schulter	$5\frac{1}{2}$ „	=	50,3 „ „ „
Lende	$5\frac{1}{2}$ „	=	50,3 „ „ „
Keule	$6\frac{1}{2}$ „	=	54,9 „ „ „
Lammfleisch:			
Vorderes	7 „	=	64,0 „ „ „
Hinteres	$8\frac{1}{2}$ „	=	77,6 „ „ „

kostet.

Englisches Hammelfleisch kostet bis zu 11 *d* per Pfund = 100,7 kr. per *kg*.

Der Exportwert gefrorenen Fleisches betrug im Jahre des Entstehens dieses Handels (1882) 19,339 £; im Jahre 1889 wurde *Frozen Mutton* für 783,374 £ ausgeführt.

S c h a f f l e i s c h - C o n s e r v e n. — Schaffleisch wird auch zu Büchsen, conserven verarbeitet, wenn auch in bedeutend geringerem Maße wie Rindfleisch- Es ist speciell die *Sydney Meat Preserving Company,* welche sich damit be. schäftigt. Unter ihren Producten finden sich Schöpsen- und Lammfleisch gekocht, gebraten und gepökelt, in Form von Schnitzeln und Coteletten, gedämpft mit Bohnen, als Suppe, Zungen etc.

Beiläufig bemerkt, liefert diese Fabrik auch Rind- und Schweinefleisch als Kraftfleisch und auf verschiedene Arten gepökelt, Zungen, Corned Beef-Schildkrötensuppe in Büchsen, kurz alle nur denkbaren Fleischconserven.

2. *Rinderzucht.* Obwohl noch immer ein bedeutender Zweig der Landwirtschaft, ist die Rinderzucht der australasischen Colonien gegen die Schafzucht weit zurückgeblieben. Auf dem australischen Continent war das Bestreben der Farmer meist auf die Erzielung von fleischgebendem Vieh gerichtet; erst in neuerer Zeit wendet man sich auch der Milchwirtschaft zu. Seiner klimatischen und sonstigen Eignung wegen ist Q u e e n s l a n d sowohl relativ als auch absolut die an Rindern reichste der Colonien (siehe die vorhergegangene Tabelle S. 397). Vielversprechend ist das N o r d t e r r i t o r i u m, von dem je-

doch bestimmte Daten fehlen, und West-Australien, das im Verhältnisse seiner Rinderherde zu seiner Einwohnerzahl zunächst nach Queensland rangiert. Im Verhältnisse der Rinderzahl zum Flächeninhalte steht Victoria bei weitem obenan, ihm folgen der Reihe nach Neu-Seeland, Queensland, Tasmanien und Neu-Südwales.

Die Herden werden wie die Schafherden zumeist in Paddocks gehalten. Selbst im Süden von Neuseeland braucht das Vieh im Winter nur selten schützendes Dach, und Stallfütterung gehört zu den Ausnahmen. Der jährliche Zuwachs zu den Rinderherden, welcher nicht dem Schlachtmesser verfällt, bleibt in den Colonien, da diejenigen derselben, welche große, noch unbebaute Weidestrecken zur Verfügung haben, den Bedarf ihres raschen Fortschrittes aus den Nachbarcolonien beziehen, so dass der intercoloniale Viehhandel ein sehr bedeutender ist. Speciell Neu-Seeland und Neu-Südwales liefern Vieh, während das letztere auch wieder aus Queensland importiert.

Rindfleisch. Ein nicht geringer und stets sich mehrender Theil des geschlachteten Fleisches wird in der Colonie selbst consumiert, so dass T. A. Coghlan, der officielle Statistiker von Neu-Südwales, voraussagen zu können glaubt, dass der locale Consum in absehbarer Zeit die Production einholen wird[1]) — allein die Australier treiben mit diesem ihnen von der Natur als Nahrungsmittel reichlich zugemessenen Fleische überhaupt eine ungeheure Verschwendung, welcher vermuthlich durch die Verhältnisse gesteuert werden wird. Thatsächlich sind die Australier jene Menschengruppe, die heutzutage das größte Quantum Fleisch pro Person consumiert, nämlich etwa 125 *kg* jährlich, während der durchschnittliche jährliche Verbrauch in den Vereinigten Staaten 54,4, in England 47,6, in Frankreich 33,6, in Deutschland und den Niederlanden 31,3, in Schweden 30,4, in Österreich 29, in Spanien 22,2, in Italien gar nur 10,4 *kg* per Kopf der Bevölkerung beträgt.

Außer auf die Reduction dieses exorbitanten Consums kann aber auch vor allem auf eine Ausdehnung der Weidegründe in West-Australien gerechnet werden, ferner auf eine Erhöhung der Zahl von Rindern, welche von gewissen Landstrecken heute ernährt werden können, durch künstlichen Futterbau und künstliche Bewässerung.

Über die Production von Rindfleischconserven sind nur unvollständige Daten vorhanden — zumeist nur die von den Zollbehörden erhobenen Quantitäten der Ein- und Ausfuhr, doch consumieren die australasischen Colonien selbst eine nicht unbedeutende Menge der producierten Fleischconserven, sowohl der billigeren als auch der unter die Delicatessen zu rechnenden.

Während des Jahres 1889/90 exportierte Neu-Südwales 2 877 303 *tt* engl. (à 0,435 *kg*) an Fleischconserven (wovon 2 682 346 *tt* das Mutterland abnahm), Victoria 805 580 *tt* (wovon 771 468 *tt* nach England), Queensland 853 621 *tt* (wovon 348 038 *tt* nach England, während der Rest größtentheils in Neu-Süd-Wales Markt fand). Tasmanien war nur unbedeutend im Export vertreten — über Süd-Australien, West-Australien und Neu-Seeland fehlen Daten, doch scheint deren Ausfuhr nur unbedeutend gewesen zu sein. Die oben angeführten Ziffern repräsentieren nur die Ausfuhr eigener Production; die in der officiellen Handelsstatistik ausgewiesenen Quantitäten

[1]) Dieser Fall ist thatsächlich in Victoria bereits eingetreten.

erscheinen durch den nicht unbeträchtlichen Durchfuhrhandel vermehrt. Darnach erschienen als im Jahre 1889/90 ausgeführt:

Artikel	Ausgeführt aus			
	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Victoria
	℔			
Fleischextract	17 741	117 074	—	134 821
Büchsenfleisch	3 384 388	876 119	121 557	904 795
Pökelfleisch	307 664	266 240	60 704	276 752

Die australasischen Farmer streben an, ihr Kraftfleisch in die Liste der englischen Armeeconserven aufgenommen zu sehen; sollte ihnen dies gelingen, so dürfte sich der Export australasischer Fleischconserven verdoppeln, freilich zum nicht geringen Theile auf Kosten der österreich-ungarischen Monarchie, da die Fleischconserven der europäischen Armeen hauptsächlich von den Ländern der ungarischen Krone geliefert werden.

Molkereiwesen. Auch über das Molkereiwesen, das erst seit wenig Jahren Aufschwung genommen hat, sind Nachweisungen sehr spärlich. Es muss jedenfalls auffallend erscheinen, dass die Mehrzahl der Colonien trotz ihres Viehreichthums den eigenen Bedarf an Butter und Käse nicht deckt. Die Ursache muss darin gesucht werden, dass die des Fleisches wegen gezüchteten Rinderracen keine guten Milchkühe hervorbringen und eine systematische Zucht der letzteren erst allerneuesten Datums ist.

Eine Ausnahme bildet Neu-Seeland, in welchem die Molkerei schon seit langer Zeit einen hervorragenden Platz einnimmt, so dass ihre Producte den Ausfall in den übrigen Colonien bis auf einen kleinen Bruchtheil decken konnten. Dieser Ausfall wird jedoch von Jahr zu Jahr geringer und schon erscheint australische Butter und australischer Käse auf dem europäischen Markte. Nicht wenig hat dazu die Einführung geeigneter maschineller Einrichtungen beigetragen.

Über den Umfang der Molkerei veröffentlicht nur Neu-Süd-Wales bestimmte Ziffern. Von den 261 315 Milchkühen, welche diese Colonie im Jahre 1890 besaß, wurden etwa 652¾ Millionen Liter Milch gewonnen, wovon vielleicht 295 Millionen Liter auf die Herstellung von Butter und Käse verwendet worden sein mögen. Als Resultat ergaben sich 17 600 264 ℔ engl. (7,98 Millionen *kg*) Butter und 4 834 286 ℔ engl. (2,19 Millionen *kg*) Käse. Davon wurden 457 698 ℔ Butter und 35 862 ℔ Käse exportiert, dafür aber betrug die Nettoeinfuhr 1 699 940 ℔ Butter und 1 639 849 ℔ Käse — hauptsächlich von Neu-Seeland.

Die Butter der australischen Colonien ist meist schon Maschinen- (*factory-*) Butter, sogenannt, weil der Milch die Fettstoffe mittels einer Maschine, des *Cream Separator*, entzogen werden. Hiedurch wird eine bedeutende Ökonomie erzielt, da dasselbe Quantum Butter aus zwei Dritteln bis einer Hälfte der sonst benöthigten Menge Milch erzeugt wird. Außerdem erzielt aber die

so hergestellte Butter 35—40 % höhere Preise, weil sie von besserer Qualität ist.

Weniger Eingang findet in Australien der sogenannte Butter-Extractor, eine Vorrichtung, welche die Milch abrahmt und den Rahm zugleich buttert. Der Grund hiefür ist, dass diese Vorrichtung nur bei Temperaturen von höchstens 17° C. functioniert, was in den wärmeren Theilen Australiens nicht immer zu erreichen ist.

Die Tendenz der Molkerei in Australien geht auf Arbeitstheilung, so dass zahlreiche Butter- und Käsefabriken entstehen, welche natürlich ein gleichmäßigeres, verlässlicheres und besseres Product liefern können als die einzelnen Farmen. In Neu-Süd-Wales existierten 1890 nicht weniger als 243 solcher Fabriken, davon 74 mit Dampfbetrieb. In Victoria, wo vor 1889 gar keine derartige Fabrik bestanden hatte, entstanden in den Jahren 1889 und 1890 deren über hundert. Australische Butter wird auf dem englischen Markte mit etwa 112 *sh* per Centner (engl. = 1,10 kr. Gold per *kg*) bezahlt.

3. Pferdezucht. Die Eignung der australischen Landschaft für das Reiten und Fahren und die Beschäftigung der großen Mehrzahl der ersten freien Einwanderer als *Stockkeeper* (Hirte), die oft tagelang nicht aus dem Sattel kamen, gaben die Ursache zur ersten zahlreichen Einführung von Pferden.

Die der englischen Race angeborene Vorliebe für Pferde und besonders für den Pferdesport veranlasste in sehr früher Zeit den Import arabischer Vollblutthiere, deren Kreuzungen mit dem in Australien aufgewachsenen Pferdegeschlechte die als schnell, genügsam, gelehrig, willig und ausdauernd bekannte australische Pferderace gaben.

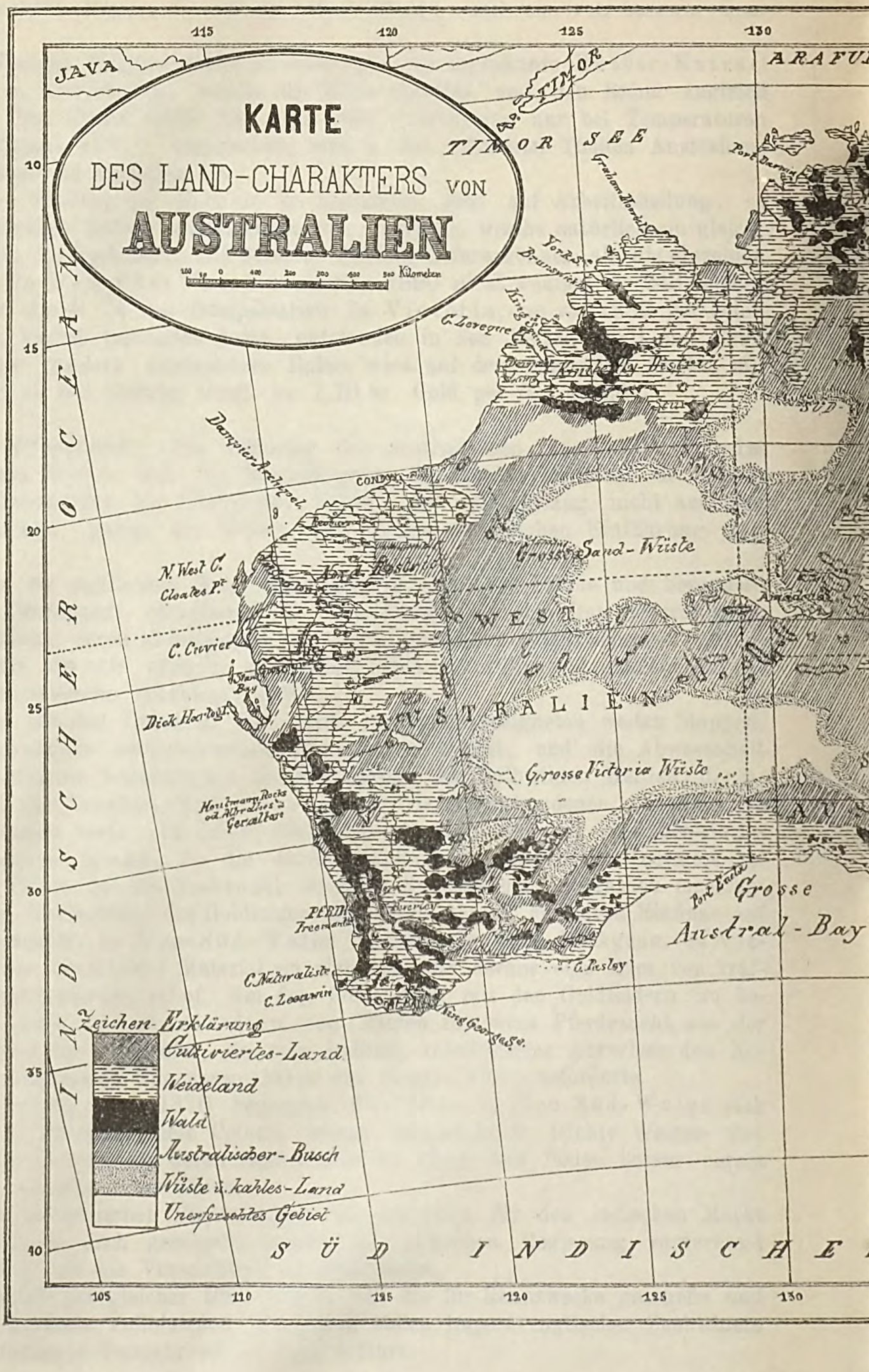
Die für den Unterhalt der Pferde vorzüglich geeigneten weiten Steppen, deren Graswuchs ausgezeichnetes Pferdefutter abgibt, und die Abwesenheit von Raubthieren begünstigten die Vermehrung der halbwilden Herden, die jedoch mit der Zunahme ihrer Zahl und der damit verbundenen Abnahme des Wertes immer mehr sich selbst überlassen wurden, wodurch eine Deteriorierung eintreten musste, da die durch Zähmung der natürlichen Instincte beraubten Thiere der die Zuchtwahl leitenden Menschenhand entrathen mussten.

Die Entdeckung der Goldfelder übte nicht überall denselben Einfluss auf die Pferdezucht. In Neu-Süd-Wales bewirkte sie einen Rückgang, da Victoria alles brauchbare Material an sich zog und daraus eine Race von kräftigen Arbeitspferden schuf, um den Postverkehr mit den Goldfeldern zu betreiben. Auch Süd-Australien zog Nutzen für seine Pferdezucht aus der Entdeckung der Goldfelder, da sein dadurch aufblühender Ackerbau den Ersatz des langsamen Zugochsen durch das flinkere Pferd erforderte.

Seit dem Jahre 1870 begannen die Pferde in Neu-Süd-Wales sich wieder zu bessern. Diese Colonie bringt hauptsächlich leichte Wagen- und Reitpferde hervor, für deren Zucht sich ihr Klima und Boden besser eignet als für jene schwererer Thiere.

Die australischen Pferde wären häuptsächlich für den indischen Markt sehr geeignet, doch geschieht seitens der indischen Regierung vorderhand noch wenig, um die Verschiffung zu ermuthigen.

Überall auf gleicher Höhe erhielt sich die für Rennzwecke gezogene und sorgsam gehütete Vollblutrace, die durch steten Import englischer Zuchtthiere eine fortlaufende Vermehrung an Zahl erfährt.


KARTE
DES LAND-CHARAKTERS VON
AUSTRALIEN
Kilometer
JAVA
TIMOR
TIMOR SEE
ARAFU
Port Darwin
Graham Moore I.
Yorks S.
Brunswick B.
King Sound
C. Levegue
Kimberly District
Dampier Archipel
N. West C.
Cloates P.t
C. Cuvier
Dick Hartog I.
Houtmanns Rocks od. Abrolhos
Grosse Sand-Wüste
WEST
AUSTRALIEN
Grosse Victoria Wüste
Amadeus
Perth
C. Naturaliste
C. Leeuwin
King George Sd.
C. Pasley
Port Eucla
Grosse Austral-Bay
INDISCHER OCEAN
SÜD INDISCHE
Zeichen-Erklärung
Cultiviertes-Land
Weideland
Wald
Australischer-Busch
Wüste u. kahles-Land
Unerforschtes Gebiet
115
120
125
130
10
15
20
25
30
35
40
105
110
115
120
125
130

e 14.



135
140
145
150
155
SEE
NEU
GUINEA
Torres Strait
C. York
GOLF
von
CARPENTARIA
KORALLEN SEE
C. Melville
Barrière Riff
QUEENSLAND
Mackay
Rockhampton
St. Sandy I.
Moreton B.
Pt. Danger
NEU SÜD WALES
Port Macquarie
Newcastle & Port Hunter
SYDNEY & Port Jackson
Spencer Golf
Investigator
Kangaroo I.
Encounter Bay
Portland
C. Otway
MELBOURNE a. Port Phillip
Western Port
Wilson Promontory
Bass Strait
King I.
Flinders I.
Hunters I.
C. Howe
STILLER OCEAN
OCEAN
10
15
20
25
30
35
40
160

In Australasien existieren Rennbahnen fast in allen halbwegs bedeutenden Ortschaften, und der Rennsport genießt zu seiner Saison die ungetheilte Aufmerksamkeit der ganzen Bevölkerung.

c) **Bodencultur.** *1. Im allgemeinen.* Der Boden Australasiens wurde von Anfang an vorzüglich zu Weidezwecken verwendet, und nur schwache Versuche wurden gemacht, um ihn zu cultivieren. Eine Ausnahme hievon machen Neu-Seeland und Süd-Australien, welche von Beginn an sich für Agricultur entschieden und die Viehzucht in zweite Linie treten ließen. Später trat Victoria in die Reihe der ackerbautreibenden Colonien ein.

Die Etablierung von Ministerien für Bodencultur und die materielle Förderung der letzteren durch den Staat haben zu dem Aufschwunge des Feld- und Gartenbaues wesentlich beigetragen. So hat Victoria Prämien auf die Ausdehnung des Obst- und Weinbaues gesetzt, auf welche (1890) 320, resp. 486 Ansprüche geltend gemacht wurden. Süd-Australien, Victoria, Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland besitzen auch je eine Ackerbauschule. Das Ackerbaudepartement des Ministeriums von Neu-Süd-Wales publiciert eine Ackerbauzeitung, und nationale Preise sind für die am besten gehaltenen Wirtschaften verschiedener Art ausgesetzt.

Die Erfahrung hat gelehrt, dass der Staat auch dem Forstwesen seine Obsorge zuwenden müsse. Süd-Australien hat hiebei die Führung übernommen und bereits seit Jahren viele Millionen Bäume an Stelle seiner verwüsteten Wälder gepflanzt, aus denen Bau- und Nutzholz beträchtliche Einnahmen geben. Neu-Süd-Wales ist bereits gefolgt, und versucht energisch, der Ausrottung eines seiner schönsten und nützlichsten Bäume, der australischen Ceder *(Cedrela australis)* durch Gesetz und Aufforstung zu steuern.

Die Zahlen der beiden nachstehenden Tabellen geben von den bestehenden Verhältnissen der Bodencultur ein deutliches Bild:

Stand der Bodencultur in Australasien 1888/89.

Colonie	Cultiviertes Land (Hektar) im ganzen	Cultiviertes Land (Hektar) pro Einwohner	Hektar Land bebaut mit: Weizen	Hafer	Gerste	Mais	anderen Feldfrüchten[1]	Gras (zum Heumachen)	Kartoffeln	Wein	Grünfutter[2]	anderen Culturen
Neu-Süd-Wales	741 263	0,42	169 875	9 047	2 202	70 350	636	7 087	85 838	3 183	99 281	23 743
Queensland	99 990	0,25	3 424	303	508	39 538	101	2 908	18 461	713	4 095	29 939
Süd-Australien	1 159 416	3,57	745 845	4 167	7 964	—	1 727	2 584	133 406	2 975	14 771	245 974
Tasmanien	197 637	1,30	19 852	16 257	1 799	—	3 257	6 886	20 604	12	78 074	50 892
Victoria	1 063 253	0,95	477 034	95 708	36 716	3 419	9 660	19 078	182 740	6 339	62 969	169 587
West-Australien	47 686	1,09	14 374	839	2 216	32	263	187	10 399	440	133	18 804
Neu-Seeland	631 576	1,02	135 922[3]	172 430	17 160	2 530	6 441	12 375	18 571	—	191 911	74 234
Summe, resp. Durchschnitt	3 670 821	0,97	1 566 326	298 751	68 565	115 869	22 088	51 105	470 019	13 664	451 234	613 173

Anmerkung: Brachland ist im cultivierten Gesammtareal aller Colonien einbegriffen — bis auf Neu-Süd-Wales. Künstlich gesäete Wiesen sind nicht einbegriffen bei Queensland, West-Australien und Neu-Seeland.

„Andere Culturen."

Cultur	Neu-Süd-Wales Hektar	Neu-Süd-Wales Prod. Menge	Queensland Hektar	Queensland Prod. Menge	Tasmanien Hektar	Tasmanien Pr. Menge	Victoria Hektar	Victoria Prod. Menge	Neu-Seeland Hektar	Neu-Seeland Prod. Menge
Tabak	1312	1 408 443 *kg*	108	128 581 *kg*	—	—	681	677 449 *kg*	10	12 954 *kg*
Zuckerrohr, im ganzen[4]	7580	—	20 130	—	—	—	—	—	—	—
„ davon ergaben Ernte[4]	2988	8 578 588 *kg*	11 973	40 813 552 *kg*	—	—	—	—	—	—
Hopfen	—	—	—	—	—	—	336	290 132 *kg*	237	290 333 *kg*
Andere Saaten	—	—	—	—	—	—	—	—	1 151	—
Arrowroot	—	—	85	264 897 *kg*	—	—	—	—	—	—
Obst- und Gemüsegärten	9824	—	—	—	3 969		—	—	9 850	—
Orangen	3968	11 074 392 Dz.	482	560 564 Dz.	—	—	—	—	—	—
Bananen	—	—	1 328	4 993 517 „	—	—	—	—	—	—
Ananas	—	—	254	227 785 „	—	—	—	—	—	—
Zwiebel	—	—	—	—	—	—	792	10 989 *t*	—	—
Runkelrüben	—	—	—	—	423	13 563 *t*	397	1 585 „	1 612 (Runkelrüben und Andere Rüben zusammen)	
Andere Rüben	—	—	—	—	1 043	20 652 „	331	9 250 „		
Cichorie	—	—	—	—	—	—	93	1 398 „	—	—
Eingezäuntes und zur Cultivierung vorbereitetes, jedoch noch nicht bebautes Land	—	—	—	—	33 002	—	—	—	—	—
Brachland	Keine Nachweisung		5 840	—	10 575	—	153 665	—	60 696	—

[1] Einschließlich Erbsen und Bohnen (ausgenommen bei Neu-Süd-Wales). — [2] Außer grüner Saat, die als Grünfutter geschnitten wird, sind hiebei an ständigen gesäeten Wiesen einbegriffen: in Neu-Süd-Wales 87 983 *ha*, Süd-Australien 11 462 *ha*, Tasmanien 77 183 *ha*; in West-Australien nur ein unbedeutendes Areal. In Queensland, bei welchem gesäete Wiesen nicht einbegriffen sind, beträgt deren Areal 6523 *ha*. Bez. Neu-Seeland siehe Note 3. — [3] In den Ziffern für Neu-Seeland ist das Areal gesäeter Wiesen — 2 622 116 *ha* — nicht in das Gesammtareal cultivierten Landes eingerechnet. Wäre dies geschehen, so hätten sich 3 253 692 *ha* cultivierten Landes im ganzen oder 5,24 *ha* Culturen pro Einwohner ergeben. Auch ist dieses Land nicht in der Ziffer der Rubrik „Grünfutter" einbegriffen, die sich hier lediglich aus 49 091 *ha* Hafer und 142 820 *ha* Rüben zusammensetzt. — [4] Zuckerrohr kann nicht jährich geschnitten werden.

Ernte-Ergebnisse in Australasien 1889/90.

Colonie	Ernte in Hektoliter					Ernte in Metercentn.		Ergebnis in Hektoliter
	Weizen	Hafer	Gerste	Mais	andere Feldfrüchte [1])	Kartoffel	Heu	Wein
Neu-Süd-Wales...	2 386 871	197 375	41 088	1 945 087	10 190	509 000	3 721 060	31 273
Queensland.......	48 801	5 290	9 674	633 146	1 496	263 040	895 870	7 476
Süd-Australien....	5 295 663	47 751	89 665	—	20 994	242 360	4 022 730	23 190
Tasmanien	274 872	417 362	38 350	—	60 203	734 350	750 440	36
Victoria..........	4 176 165	2 050 611	665 159	129 694	197 885	1 586 250	6 770 790	71 684
West-Australien ..	180 632	15 076	33 809	436	4 714	14 080	261 060	9 338
Neu-Seeland......	3 069 113	4 967 066	487 780	98 177	155 156	1 622 920	665 270	—
Summe...	15 431 757	7 700 531	1 365 525	2 775 540	450 638	4 982 000	17 087 220	142 997

[1]) Einschließlich Erbsen und Bohnen (ausgenommen bei Neu-Süd-Wales).

Relatives Erträgnis.

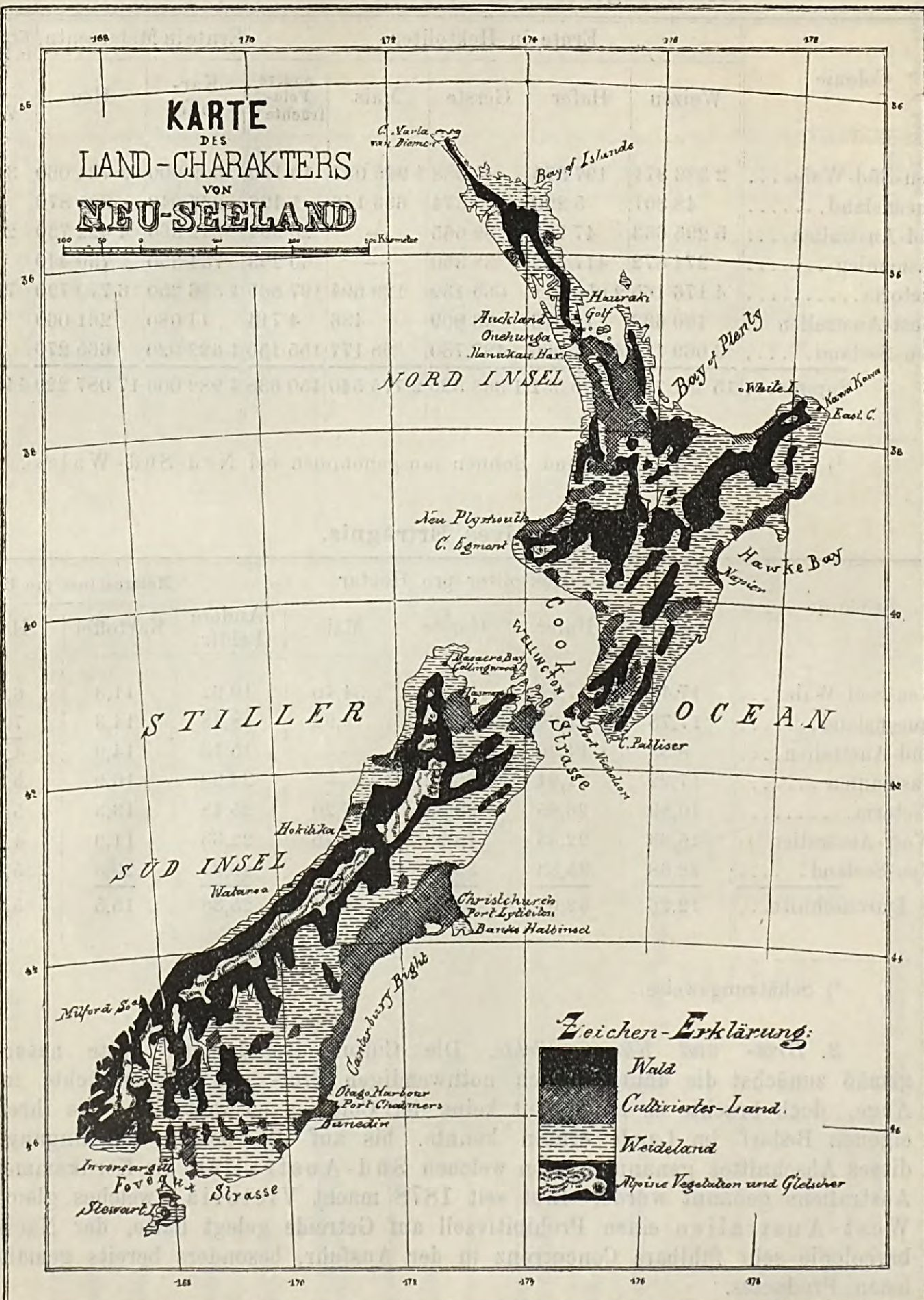
Colonie	Hektoliter pro Hektar					Metercentner pro Hektar	
	Weizen	Hafer	Gerste	Mais	Andere Feldfr.	Kartoffel	Heu
Neu-Süd-Wales...	17,48	27,14	23,21	34,40	19,92	11,3	6,8
Queensland.......	17,73	21,68	23,72	19,92	18,48	14,3	7,6
Süd-Australien....	8,83	14,26	14,00	—	15,13	14,9	4,8
Tasmanien	17,22	31,94	26,52	—	22,98	16,9	5,8
Victoria..........	10,89	26,65	22,53	47,20	25,48	13,3	5,9
West-Australien [2]).	15,63	22,33	18,98	16,75	22,33	11,9	4,0
Neu-Seeland......	28,68	35,83	35,36	48,26	29,97	20,8	5,7
Durchschnitt...	12,26	32,07	24,78	30,14	25,38	15,5	5,8

[2]) Schätzungsweise.

2. *Brot- und Körnerfrüchte.* Die Cultur des Bodens hatte naturgemäß zunächst die unumgänglich nothwendigen Brot- und Körnerfrüchte im Auge, doch brachte es lange Zeit keine der Colonien so weit, dass sie ihren eigenen Bedarf im Lande ernten konnte, bis auf die beiden am Eingange dieses Abschnittes genannten, von welchen Süd-Australien die Kornkammer Australiens genannt wurde. Erst seit 1878 macht Victoria, welches gleich West-Australien einen Prohibitivzoll auf Getreide gelegt hatte, der Nachbarcolonie sehr fühlbare Concurrenz in der Ausfuhr, besonders bereits gemahlenen Productes.

Dieser Zustand muss in einem Lande auffallen, das ungeheuere Flächen reichen Weizenbodens besitzt, und findet eine Erklärung in der ungenügenden Communication des flachen Landes mit den Stapelplätzen und Märkten einerseits und dem Mangel an Arbeitskraft für den Feldbau andererseits. Den letzteren hat man durch die Einführung aller Arten landwirtschaftlicher Ma-

Karte 15.



schinen weniger fühlbar zu machen gesucht, welche fast mehr den amerikanischen als den englischen Fabriken entstammen. Das amerikanische Fabricat ist, wenn nicht besser, so doch billiger und leichter als das englische, weswegen die Farmer es vorziehen.

Zu ungleichmäßigem Ausfall der Ernten, einem Umstande, der ebenfalls geeignet ist, auf den agriculturellen Unternehmungsgeist lähmend einzuwirken, tragen ferner Rost, die häufigen heißen Winde, die ebenfalls nicht seltenen außerordentlich trockenen Jahre und endlich auch Heuschreckenschwärme bei. Nicht alle Farmer haben sich zu Ackerbau nach modernen, wissenschaftlichen Grundsätzen bekehrt, vielfach wird nicht auf eine gehörige Abwechslung in der Saat gesehen, dem Boden wird keine Ruhezeit gegönnt, sondern er wird mit ein- und derselben Frucht bebaut, bis er ganz erschöpft ist, ein System des Raubbaues, das besonders in Tasmanien schon bedeutenden Schaden angerichtet und die Productivität des Landes sehr herabgemindert hat.

Von allen Getreidearten wird vorzüglich Weizen in Australasien gebaut. Seine Gesammtproduction beträgt jedoch nicht mehr als etwa 2% der gesammten Production der Erde, nämlich (pro 1890) von 778,3 Millionen Hektolitern deren 15,4.

Die Weizenpreise Australiens werden von jenen des Londoner Marktes bestimmt, jedoch nicht ausschließlich, da auch der Umstand ins Calcül gezogen wird, ob Proben des aus dem Weizen erhältlichen Mehles vorliegen oder ob der Weizen nach der in Europa gangbaren Classification bezeichnet ist. Dies zeigt sich besonders in der größeren Marktfähigkeit des aus Süd-Australien stammenden Productes, bei welchem eine solche Classification allgemein üblich ist.

3. Wein. Das mit Wein bebaute Areal der australischen Colonien nimmt, besonders seit den letzten Jahren, ständig zu. Der Ertrag ist jedoch ein sehr variabler, je nach Gunst der Witterungsverhältnisse und dem Auftreten der Phylloxera und anderer Weinkrankheiten. Von den Trauben findet ein beträchtlicher Theil seinen Weg auf den Markt als Tafeltrauben, doch gibt die officielle Statistik keinen Anhaltspunkt über die Menge der so consumierten Trauben, die auf ein Viertel bis ein Drittel der gesammten Production geschätzt werden. Der auffallendste Fortschritt in der Weincultur fand in Victoria statt, wo das Areal der Weingärten sich in den letzten 15 Jahren verdreifacht hat, während es im selben Zeitraume in den anderen Colonien sich etwa um 40% vergrößerte. Die rasche Hebung der Weincultur in Victoria ist hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass der producierte Wein in Europa guten Markt findet. In Neu-Süd-Wales und Süd-Australien lag die Winzerei im Stillstande bis vor etwa fünf Jahren, von wo an sich ein Aufschwung datiert. West-Australien und Queensland haben die eminente Eignung ausgedehnter Districte ihrer subtropischen Regionen für den Weinbau erkannt und dürften bald Wein in großem Maßstabe producieren.

Der Absatz australischen Weines auf dem europäischen Markte ist hauptsächlich der „Indischen und intercolonialen Ausstellung“ in London und der Pariser Weltausstellung zu verdanken, außerdem aber auch dem Umstande, dass australische Weine nur nach langer Lagerung verschifft werden. Hauptabnehmer ist Frankreich, das sein eigenes Product damit schneidet.

Boden und Klima Australiens sind im allgemeinen dem Weinbau günstig und der producierte Wein ist von guter Qualität, so dass die Hebung der Production lediglich von dem Unternehmungsgeist der Producenten abhängt. Vorderhand nimmt Australien unter den weinproducierenden Ländern die letzte Stufe ein; wird die von Australien 1890 producierte Weinmenge = 1 gesetzt, so stellte sich der Ertrag

der Capcolonie auf	1,67
von Rumänien auf	6,00
der Schweiz auf	9,67
der Vereinigten Staaten auf	10,67
von Griechenland auf	15,33
von Serbien auf	17,67
der Türkei (mit Cypern) auf	23,00
von Algerien auf	24,00
von Russland auf	30,67
von Österreich (Cisleithanien) auf	30,67
von Portugal auf	44,00
von Ungarn (Transleithanien) auf	61,67
von Spanien auf	202,67
von Frankreich auf	265,00
von Italien auf	266,00.

Die Bildung einer intercolonialen Vereinigung der Weinbauer, verbunden mit Musterkellereien in den einzelnen Colonien, welche den Zweck hat, den Abnehmern die unverfälschte Qualität des Weines zu garantieren, ist im Zuge und wird ohne Zweifel wohlthätigen Einfluss üben.

4. Tabak. Tabakbau wird betrieben in Neu-Süd-Wales, und in geringem Maße auch in Victoria und Queensland. Der Ursprung dieser Cultur ist darin zu suchen, dass die Schafzüchter geringe Mengen des Krautes bauten, um mit einem Absude davon die Räude der Schafe zu heilen. Systematische Production des Tabakes wird erst seit 1842 in Neu-Süd-Wales betrieben. Das in den Colonien gezogene Blatt ist von allen Qualitäten, doch herrschen die minderen vor. Das manufacturierte Product ist jedoch auch von den besseren Qualitäten wegen Mangel an geschulter Arbeit theuer und schlecht. Dabei behaupten speciell die Tabakbauer von Neu-Süd-Wales, dass die Manufactur sich nicht rentiere hauptsächlich wegen der hohen darauf gelegten Steuern. Die Tabakproduction Australasiens übertrifft (1889) bereits bedeutend jene der Türkei und Hollands. Experten behaupten, dass es den drei Colonien Queensland, Neu-Süd-Wales und Victoria möglich wäre, auch Österreich-Ungarn und die Vereinigten Staaten (deren Production gegenwärtig jene Australiens um das 107fache, resp. 627fache übertrifft), im Tabakbaue einzuholen. Das Haupthindernis ist Mangel und Theuerung erfahrener Arbeitskraft.

5. Zucker. Der in Australien producierte Zucker ist ausschließlich Rohrzucker. Nur in Neu-Seeland sind vereinzelte Versuche gemacht worden — Rübenzucker zu gewinnen — bisher ohne besonderen Erfolg. Die Cultur des Zuckerrohres wurde schon vor etwa 70 Jahren in Neu-Süd-Wales versuchsweise eingeführt. Trotz der gewonnenen guten Resultate gerieth jedoch dieser gewinnbringende Zweig der Bodencultur in Vergessenheit, so dass 1863 nicht einmal ganz ein Hektar Land mit Zuckerrohr bebaut war. Von da an begann wieder ein Aufschwung. Ähnlich gieng es in Queensland, wo 1839 das erste Zuckerrohr (Stecklinge aus Mauritius) gepflanzt, erst von 1865 an jedoch die Zuckerproduction nachdrücklich betrieben wurde. Das Haupthindernis, welches der Ausbreitung des Zuckerrohrbaues entgegensteht, ist der ganz Australien in allen Beziehungen gemeinsame Mangel an billiger Arbeitskraft.

Queensland hat, in richtiger Würdigung der klimatischen und sonstigen Verhältnisse, begonnen, Kulis zu importieren, wogegen die übrigen Colonien die höchste Indignation zeigen. Die Erfahrung hat jedoch gelehrt, dass in den Tropen überhaupt auf die Arbeit Weißer gänzlich verzichtet werden muss, wenn das Resultat ein zufriedenstellendes sein soll. Queensland hat auch den Versuch gemacht, in Italien Arbeiter für seine Zuckerindustrie anzuwerben; mit welchem Erfolge ist noch nicht bekannt.

Von dem Erzeugnisse der beiden genannten Colonien werden volle 90% in Australien selbst consumiert, eine Quantität, welche dem Verbrauche lange nicht genügt, trotzdem aber in der Verminderung des Importes aus anderen Ländern fühlbar wird. Wie der Australier ein verschwenderischer Consument von Fleisch und Brot ist, so ist er es auch von Zucker, wie die nachstehende, von Mr. Hayter, dem Regierungsstatistiker von Victoria, über den durchschnittlichen jährlichen Verbrauch an Zucker per Einwohner berechnete Zusammenstellung zeigt:

Süd-Australien verbraucht per Jahr und Einwohner....	102,45	℔	engl.
West-Australien	93,51	„	„
Victoria	90,75	„	„
Tasmanien	90,49	„	„
Queensland	62,93	„	„
Neu-Süd-Wales	60,95	„	„
Neu-Seeland	118,77	„	„
Australien im Durchschnitt	90,75	„	„
Großbritannien	68,09	„	„
Argentina	50,04	„	„
Dänemark	29,69	„	„
Holland	28,37	„	„
Schweiz	22,81	„	„
Frankreich	22,61	„	„
Schweden	17,22	„	„

In Belgien, Deutschland, Österreich-Ungarn, Norwegen, Finnland, Portugal, Rumänien, Russland, Spanien, Serbien und Italien variiert die jährlich per Person consumierte Menge Zuckers zwischen 15,74 und 3,20 ℔ engl.

6. Obst. Bis heute ist trotz seiner geringen Ausdehnung Tasmanien an der Spitze der Obstproduction in Australasien — wenigstens was die Früchte der gemäßigten Zonen („Englische Arten“ nennen dies die Colonisten) anlangt. Seit einigen Jahren findet Obstgärtnerei auch in Neu-Süd-Wales, Victoria und Süd-Australien bessere Pflege, und von West-Australien steht zu erwarten, dass der Obstbau eine seiner Haupteinnahmsquellen abgeben werde. Queensland bringt alle tropischen Früchte hervor, von denen speciell Bananen, Ananas und Orangen gepflegt werden. Die letztere Obstgattung wird jedoch vorzüglich in Neu-Süd-Wales gezogen. Die Production dieser Südfrucht zählt nach Millionen von Dutzenden und steigt von Jahr zu Jahr. Trotzdem werden 95% der daraus erzeugten Marmelade in Australien selbst consumiert. Tasmanien erzeugt die größten Mengen von Marmeladen und Dunstobst, welche theils in Blechbüchsen, theils in Steingut-

gefäßen nach den anderen Colonien exportiert werden. Süd-Australien, Victoria und Neu-Seeland stehen in dieser Beziehung nach.

Der Ertrag des Jahres 1889—90 an den hauptsächlichsten Obstsorten war:

Neu-Süd-Wales: Tafelobst 10 333 *q*.
Süd-Australien: Walnüsse 1950 *q*; Kastanien 1950 *q*; Mandeln 17 343 *q*; Himbeeren 7275 *q*.
Tasmanien: Äpfel 182 635 *hl*; Birnen 11 925 *hl*.
Victoria: Himbeeren 3204 *q*; Erdbeeren 311 *q*; Oliven geringe Mengen.

7. *Sonstige Bodenproducte.* An sonstigen Bodenproducten ist Mohn zur Erzeugung von Opium zu nennen, welcher in Victoria und Süd-Australien gebaut wird; Hanf und Flachs, mit deren Anbau sich Süd-Australien und Neuseeland versuchsweise beschäftigen, scheinen gut zu gedeihen. Ölbäume kommen besser in Süd-Australien als in Victoria fort. — Trotzdem war ihr Ergebnis pro 1890 auch in jener Colonie ein geringes — 5723 *l* Olivenöl von 47 424 Bäumen.

Eine wichtige Stelle unter den sonstigen Bodenproducten nimmt der neuseeländische Flachs, die Faser des auf Neu-Seeland, der Norfolk-Insel und den Chatam-Inseln einheimischen *Phormium tenax*, ein. Wenn auch Neu-Seeland noch eine Reihe von anderen vegetabilischen Faserstoffen hervorbringt, welche in der Textilindustrie Verwendung finden, kann sich keine an Wichtigkeit mit dem des *Phormium tenax* messen, trotzdem derselbe vorderhand für den Webstuhl kaum geeignet ist. In Waikato und Wanganui bestehen Etablissements, welche aus neuseeländischem Hanf Taue von großer Zugfestigkeit erzeugen; doch deterioriert die Phormium-Faser ziemlich rasch bei abwechselnder Einwirkung von Trockenheit und Nässe. In Neu-Seeland selbst sind vergebliche Versuche gemacht worden, auch nur grobe Gewebe, wie Sackleinwand etc. daraus herzustellen. Der exportierte neuseeländische Flachs ist jedoch schon zu allerlei Webstücken verarbeitet worden, die eine sehr schöne Bleiche annahmen. Auch Segeltuch soll daraus gefertigt werden. Außerdem wird die Faser zur Verfälschung des noch zugfesteren Manilahanfes verwendet.

Das *Phormium tenax* ist eine *Liliacee*, deren schwertförmige, grundständige Blätter bis zu zwei Meter hoch werden und zweimal jährlich geschnitten werden können. Die Maori verwendeten nur die unteren Theile der Blätter, welche sie zwischen Steinen klopften, dann wiederholt in fließendem Wasser auswuschen und endlich über scharfe Muschelränder kämmten, ein sehr unökonomisches Verfahren, bei dem nur etwa ein Viertel des Faserstoffes gewonnen wurde — dieses jedoch war von der vorzüglichsten Qualität und begründete den Ruf des neuseeländischen Flachses als einer Faser von außerordentlicher Zugfestigkeit.

Der amerikanische Bürgerkrieg gab den Anlass, dass man nach allen möglichen Pflanzenfaserstoffen Umschau hielt, und so auch auf das *Phormium* verfiel. Die Art der Maori, die Faser zu gewinnen, konnte natürlich in der fabriksmäßigen Zubereitung nicht angewendet werden. Rösten und Brechen wurde eingeführt — analog der Behandlungsweise des Flachses. Das Product enthält jedoch auch viele minderwertige Fasern und steht dem von den Eingeborenen gewonnenen an Qualität bedeutend nach.

Man unterscheidet dreierlei Arten von *Phormium*: *Tuhara* oder Sumpfflachs und *Wharariki* oder Bergflachs, beide wildwachsend, geben eine grobe, gelbliche Faser, während die cultivierte Art *Tihore* eine feine, rein weiße Faser von schönem Seidenglanz liefert.

Der neuseeländische Flachs wird in gepressten Ballen von 150 bis 250 *kg* Gewicht hauptsächlich nach Großbritannien und Nordamerika exportiert.

8. *Forstwesen.* Die Gefahr, welche infolge ungeregelten Ausrodens die Wälder Australasiens bedroht, sowie die Erkenntnis derselben und die zu ihrer Abwendung eingeschlagenen Wege wurden bereits berührt. Unter den Producten der Wälder steht in erster Linie Holz, — sowohl Bau- als sonstiges Nutz- und Zierholz.

Die australischen Holzgattungen sind vorzüglich harter Natur, und gehören zum größten Theile, obgleich nicht ausschließlich, den *Myrthaceen* an. Von diesen sind es wieder die *Eucalypten* oder *Gum*-Bäume, welche am häufigsten vorkommen und Holz aller Art liefern. Sie werden nach Structur und Farbe der Rinde und des Holzes in Unterordnungen eingetheilt, die für den nicht sehr mit ihrem Anblicke Vertrauten oft kaum unterscheidbar sind. — Nicht wenig irreführend ist die Unsitte, den verschiedenen Bäumen die Namen wohlbekannter europäischer Waldbäume beizulegen, an welche irgend eine oft eingebildete Eigenschaft des in keiner Beziehung verwandten Baumes die ersten Ansiedler erinnerte.

Ironbark und *Stringybark* geben nützliches Werkholz. Von westaustralischem *Yarrah*-Holz ist bereits berichtet worden. Dieselbe Colonie liefert auch zwei andere Hölzer, beide von großen Dimensionen, haltbar und hart, hauptsächlich zu Bauholz verwendbar: das *Karri*-Holz von *Eucalyptus diversicolor* und das *Tuart*-Holz von *E. gomphocephala.* Das Holz von *E. botroydes, E. robusta* und *E. resinifera* ist seiner rothen Farbe wegen unter dem Namen eines oder des anderen Mahagoniholzes in Australien bekannt und ist ein dunkles, sehr hartes und haltbares Holz. Weniger dauerhaft, aber vorzüglich für den Gebrauch des Stellmachers ist das Holz des *Spotted Gum* (Gefleckter Gumbaum, *E. maculata*), das von lichter Farbe ist.

Red Gum, von *E. tereticornis* und *E. rostrata* stammend, ist ein ungemein dichtes Holz von bedeutender Stärke und Dauerhaftigkeit, das hauptsächlich als Feuerungsmaterial verwendet wird. Einige Eucalypten, wie *E. amygdalina* u. a. geben treffliche Fassdauben.

Nur wenige Nutzhölzer Australiens stammen von *Coniferen*, darunter die *Araucaria Cunninghamii* von Neu-Süd-Wales, das *Dacrydium Franklinii*, beide nahe am Aussterben, und die neuseeländische Kaurifichte *(Damara australis)*. Besonders die beiden letzteren geben ein sehr schön gemasertes Holz, das vielfach zu Möbeln verarbeitet wird. Auch die bereits früher einmal erwähnte Rothceder *(Cedrela australis)*, welche ein dem echten Mahagoniholz sehr ähnliches und verwandtes Holz gibt, und die Cypressenfichte *(Frenela)* gehören in diese Classe. Das schöne und wertvolle Holz der letzteren wird in ihren Verbreitungsbezirken zu den gewöhnlichsten Zwecken — Einplankungen etc. — verwendet, weil es den Angriffen der weißen Ameisen sehr gut widersteht.

An wunderschönen Zierhölzern ist kein Mangel, obgleich man bis jetzt dem Wurzelholz, das doch die schönste Maserung zeigt, fast gar keine Aufmerksamkeit geschenkt hat. Hieher gehört das Tulpenholz *(Harpullia pendula)*

in leuchtenden Nuancen von Gelb und Schwarz; das Rosenholz *(Dysoxylon Fraseranum*, aus dem Cederngeschlechte); dann das Holz des *Beantree (Castanospermum australe)*, das dem Nussholz in Farbe und Structur ähnelt und leicht zu bearbeiten ist; der Moschusbaum *(Aster agrophyllus)*, dessen Wurzelholz zu schönen Fournieren zerschnitten wird; das australische Ebenholz *(Acacia melanoxylon)*, ein schweres Holz von tiefschwarzer Farbe, und endlich das *Myall*-Holz *(Acacia pendula)*, von dunkelbrauner Farbe, mit hellgelbem hartem Splint, wundervolle Politur annehmend, und dabei von einem nie verloren gehenden, starken veilchenartigen Dufte. Auch eschen- und buchenartige Hölzer fehlen nicht, darunter das einer echten Buche *(Fagus Cunninghamii)*, welche enorme Dimensionen erreicht.

Außer Holz liefert der australische Wald Gerbmittel in den Rinden mehrerer seiner Bäume, meistens *Wattle Acacien*, von welchen die in Victoria vorkommende *Golden Wattle (Acacia pycnantha)* 40 bis 50% Gerbsäure in ihrer Rinde enthält. Weniger (35 bis 40%) findet sich in der Rinde der *Black Wattle* von Neu-Süd-Wales *(A. decurrens)* und der *Black Wattle* von Victoria und Tasmanien *(A. molissima)*; noch weniger (etwa 30%) enthält die Rinde der westaustralischen *Weeping Wattle* (*A. saligna)*. Die *Wattles* sind fast in allen Colonien schon ziemlich selten geworden und müssen künstlich aufgeforstet werden. *A. pycnantha, A. decurrens* und *molissima* werden hiezu verwendet.

Fette Öle werden aus gar keinem der australischen Bäume gewonnen, dafür aber enthält fast jede der Eucalyptusarten in ihren Blättern ein ätherisches Öl, von welchem einige als Essenzen in der Parfümerie gebraucht werden.

Harzige Producte gibt es in Menge — das wichtigste ist das halbfossile Harz der neuseeländischen Kaurifichte, das sich auf den ehemals mit Wald bestandenen Terrainstrecken in Blöcken von oft mehreren Centnern in der Erde findet. Es wird in großen Mengen nach Nordamerika und England exportiert und zur Herstellung des farblosen und äußerst dauerhaften Damarlackes verwendet. Weniger gut ist das von den Kauribäumen frischgewonnene Harz. Das gesammte in Neu-Seeland bis 1890 gewonnene Kauriharz repräsentiert ein Gewicht von 1 291 377 *q* mit einem Werte von 5 016 124 £. Die Ausbeute des Jahres 1889 allein betrug 76 397 *q* im Werte von 329 590 £. Die australischen *Araucarien* geben ein ähnliches, farbloses Harz, das ebenfalls in der Lackfabrication Verwendung finden könnte während das Harz des Grasbaumes *(Xanthorrhoea)* als minderwertiges Substitut für Schellack in den Handel kommt. Mehr Nutzen könnte Australien vielleicht aus den röthlichen, adstringierenden Ausschwitzungen der Eucalypten, und aus dem Harze verschiedener *Wattle-Acacien* ziehen, welches eine mindere Qualität von arabischem Gummi abgibt und etwa in der Zeugdruckerei Verwendung finden könnte.

Einige medicinische Bitterstoffe, welche in den Rinden verschiedener Bäume vorkommen, verdienen kaum Erwähnung, da sie keinerlei hervorragende Eigenschaften besitzen.

c) **Jagd und Fischerei.** Die Jagd wird in Australien als Sport fast gar nicht betrieben. Der Umstand aber, dass die dem Lande eigenen Säugethiere fast durchwegs pflanzenfressende sind, welche den Culturen schädlich werden, hat bereits zu einer bedeutenden Verminderung ihrer Anzahl im allgemeinen

und der fast vollständigen Vernichtung einzelner Arten geführt. Das einzige Product der Jagd, welches einen Wert repräsentiert, sind die Felle der Beutelthiere, die theils ein gesuchtes Schuhleder geben, theils als Pelzwerk gut gezahlt werden. Zur Zeit der Anwesenheit der „Saida“ in Adelaide wurden Känguruhfelle bezahlt:

I. Qualität pro Dutzend		110	bis	135 *sh*	(55—67½	fl. i. G.)
II. „ „ „		80	„	100 „	(40—50	„ „ „)
III. „ „ „		40	„	70 „	(20—35	„ „ „)

Importiertes Wild — wie Hochwild und Hasen — gedeiht recht gut.

Wenn auch die Australier keine enragierten Jäger sind, so scheint doch der echt englische Anglersport von ihnen sehr gepflegt zu werden. Nicht zufrieden mit den Süßwasserfischen, die den Flüssen eigenthümlich sind, hat man auch versucht, Lachse und Forellen dahin zu verpflanzen — ein Versuch, der vollständig gelang. Der befruchtete Laich wurde in Kühlkammern von England und Amerika nach Australien gebracht. Fang von Seefischen zu Nahrungszwecken ist nicht sehr ausgebildet, obwohl die Randmeere reich an vorzüglichen Fischgattungen sind; auch natürliche Austernbänke kommen häufig vor.

Eine wichtige Einnahmequelle West-Australiens und Queenslands bildet die in den nördlichen Randmeeren betriebene Perlen- und Trepang-Fischerei. Der Centralpunkt dieser Industrie für West-Australien ist Sharks Bay. Die Ausbeute von Perlen ist, obgleich nicht unbedeutend, natürlich Schwankungen unterworfen. Der Handel zieht mehr Vortheil aus den Perlschalen, welche in großen Quantitäten exportiert werden, zunächst nach Sydney und von dort durch Zwischenhändler und Agenten nach Europa und Amerika. Für die europäischen Importeure wäre es zweifellos von Vortheil, den Bedarf an Perlmutter direct aus West-Australien zu beziehen, wo die englische Tonne (1016 *kg*) von größeren Perlschalen (*Avicularia margaritifera*), welche etwa 10 *kg* pro Paar wiegen, auf 100 £ (1000 fl. i. G.) und die Tonne kleinerer Schalen auf 35 £ (350 fl. i. G.) zu stehen kommen. Der Wert der exportierten Perlmutter betrug 1889:

in West-Australien		74 485 £
in Queensland		68 246 „

Der Wert der 1889 in West-Australien gefundenen Perlen betrug etwa 30 000 £.

Neben der Perlfischerei wird überall auch Trepang-Fischerei betrieben. Das Ergebnis wird ausschließlich nach China ausgeführt und repräsentierte 1889 in Queensland einen Wert von 22 740 £.

Bedeutend größere Wichtigkeit besitzt jedoch in den australasischen Gewässern die Großfischerei, welche von jeher darin heimisch gewesen ist, und von englischen und amerikanischen, vorwiegend aber von colonialen Schiffen betrieben wird. Der Fang richtet sich auf Robben und Wale, hauptsächlich des Thranes halber, der beim Kämmen der Wolle, beim Rösten des Flachses, in größter Menge aber bei der Sämischgerberei Verwendung findet. Gefangen werden von Robben hauptsächlich der Dugong an den nördlichen Küsten, von den Bartenwalen, bei denen Fischbein ein wertvolles Nebenproduct ist, der Schwarzwal (*Balaena australis*) und *Balaena antipodarum*, und auf den

Walgründen Neu-Seelands *Balaena Novae Zelandiae* und *Neobalaena marginata*.

In den tropischen Randmeeren wird auch ein Zahnwal gefunden, der außer Thran noch Spermacet liefert, das in den Colonien selbst zu Walrath und Spermöl verarbeitet wird.

Der Walfischfang Tasmaniens, ehemals ein bedeutender Erwerbszweig, ist stark im Niedergange. Seit 1880 ist die Anzahl der damit beschäftigten Schiffe von 10 auf 2 gesunken. Es ist eben für den Walfischfang die Dampfkraft eine fast ebenso nothwendige Beihilfe geworden, als für den maritimen Personentransport, und die segelführenden Walfischfänger sind, weil sehr benachtheiligt durch die Großfischerei mit Dampfern, im Aussterben.

d) **Mineralische Producte.** *1. Im allgemeinen.* — Australasien ist außerordentlich reich an Mineralien, besonders an Metallen; doch stellen sich dem Aufblühen der Montan- und Hüttenindustrie bedeutende Schwierigkeiten entgegen, unter denen Capitalmangel die geringste ist, denn das Mutterland findet Geld im Überflusse für jede australische Unternehmung. Ernstere Hemmnisse sind die in allem und jedem fühlbare Theuerung der Arbeitskraft und die räumlich beschränkte Verbreitung des Urprincipes aller modernen Industrien, der Kohle, im Vereine mit den mangelhaften Transportverhältnissen.

Auch das Klima der Gegend, in welcher Mineralfundorte liegen, übt zuweilen einen nachtheiligen Einfluss auf die Entwicklung des Bergbaues. Am weitesten zurück in Bezug auf Montan-Industrie steht West-Australien.

Überall wird von Staatswegen alles gethan, um Bergbau und Hüttenwesen zu heben — nicht nur indirect, sondern auch direct; so zum Beispiele haben die Regierungen fast aller Colonien gewöhnliche und Diamant-Gesteinbohrmaschinen in größerer Anzahl angeschafft, welche sowohl den Prospecters als auch den Bergwerksgesellschaften, die sich solche kostbare maschinelle Einrichtungen nicht anschaffen können, gegen mäßiges Entgelt geliehen werden — eine Maßregel, die bereits sehr viel zur Hebung des Bergbaues beigetragen hat.

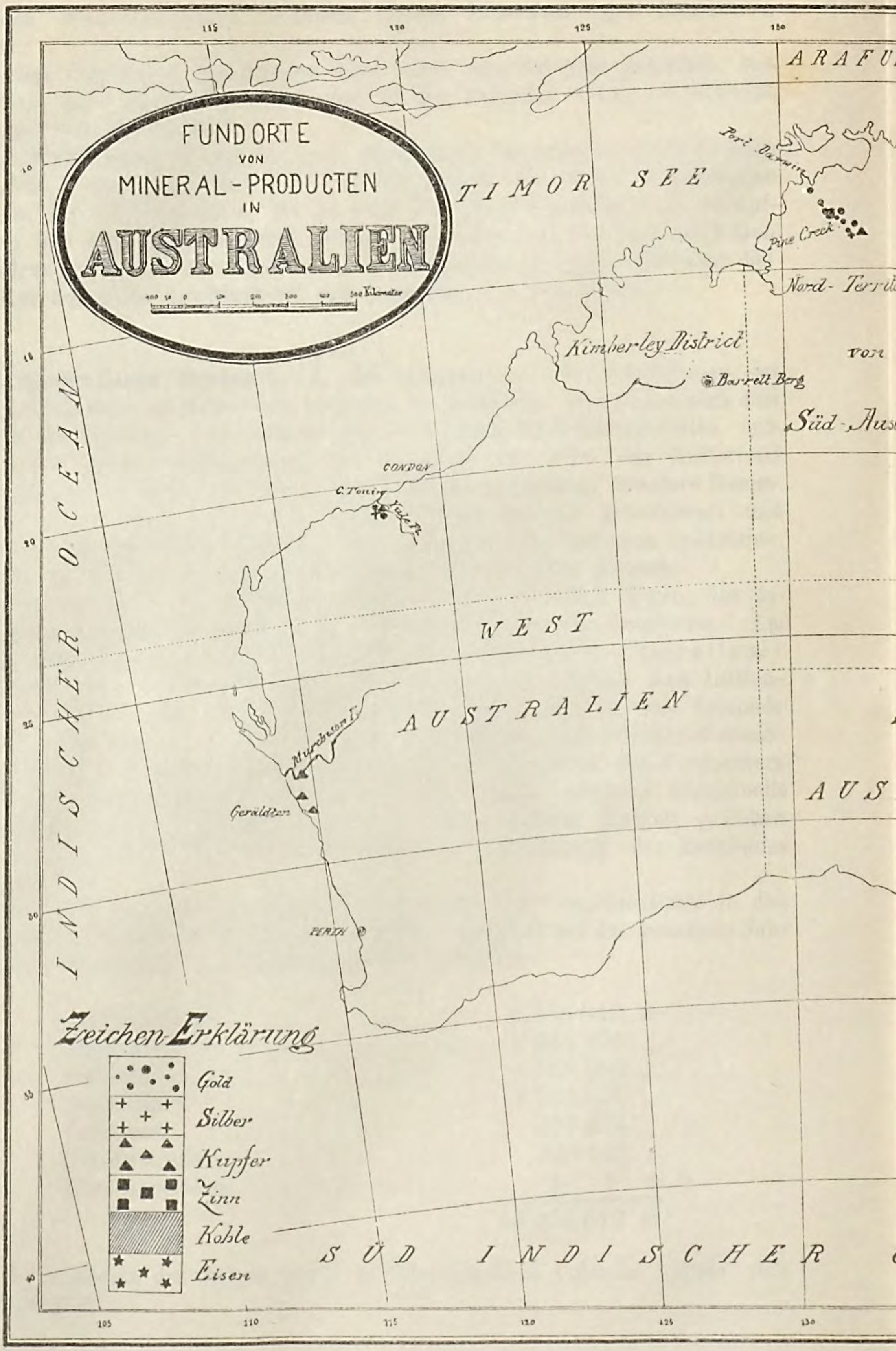
Die totale Ausbeute an Mineralien bis Ende 1889 repräsentierte in den australasischen Colonien 385 278 936 £; davon entfallen auf das genannte Jahr 12 274 012 £, welche sich folgendermaßen vertheilen:

Neu-Süd-Wales	4 758 046	£
Queensland	2 946 879	„
Victoria	2 568 683	„
Neu-Seeland	1 163 577	„
Tasmanien	497 674	„
Süd-Australien	349 143	„
West-Australien	? ?	? [1]
	12 274 012	£

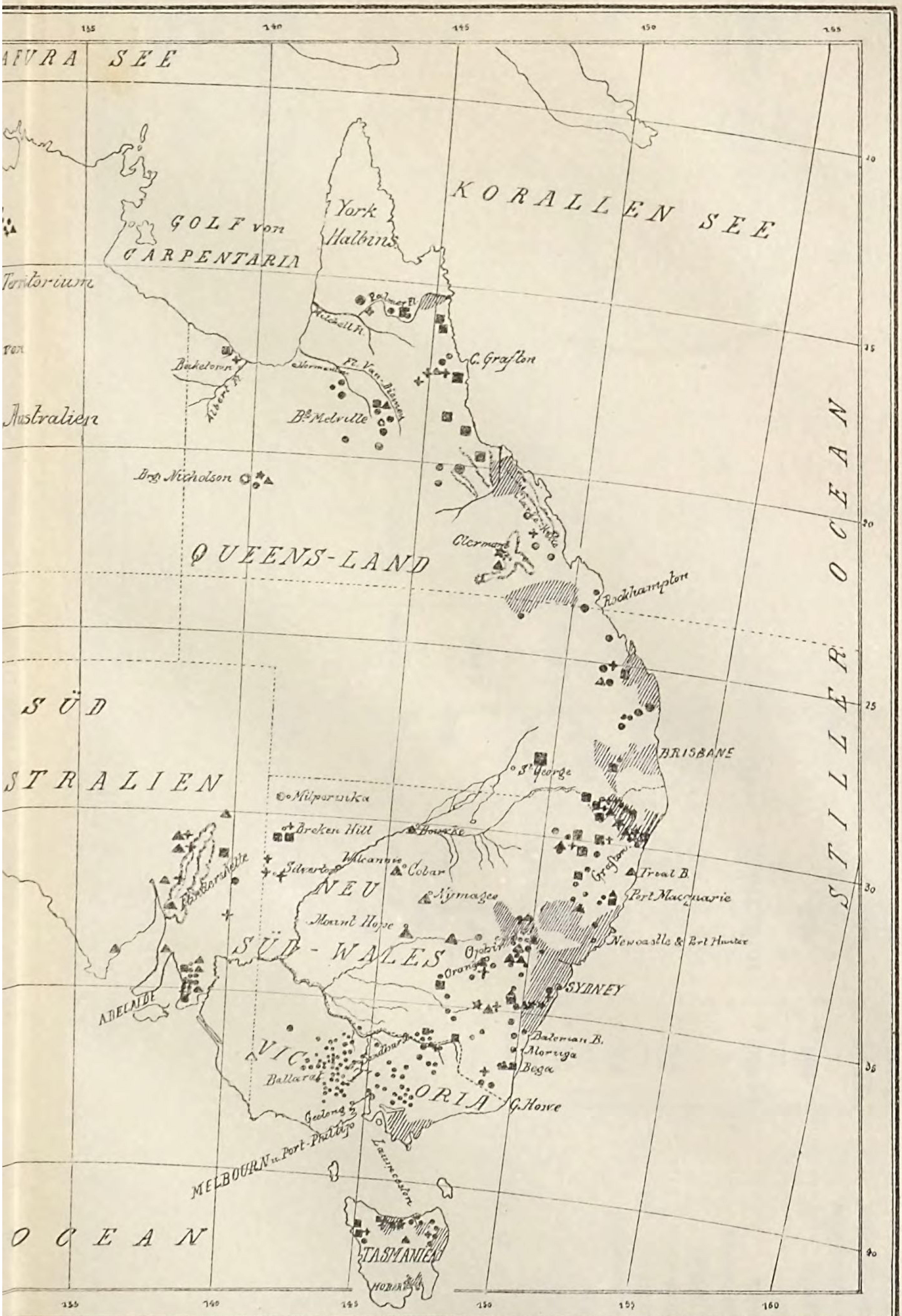
Die Ausbeute des Jahres 1889 in den einzelnen Colonien stellte sich folgendermaßen:

[1] Unbedeutend.

Karte


FUNDORTE
VON
MINERAL-PRODUCTEN
IN
AUSTRALIEN
Kilometer
TIMOR SEE
Port Darwin
Pine Creek
Kimberley District
Barrett Berg
CONDON
WEST
AUSTRALIEN
INDISCHER OCEAN
Geraldton
PERTH
Zeichen-Erklärung
Gold
Silber
Kupfer
Zinn
Kohle
Eisen
SÜD INDISCHER

Karte 16.


KORALLEN SEE
GOLF von CARPENTARIA
York Halbins.
C. Grafton
Bg. Melville
Brg. Nicholson
QUEENS-LAND
Rockhampton
BRISBANE
Territorium
Australien
SÜD
Milparinka
Broken Hill
Bourke
Silverton
Cobar
NEU SÜD-WALES
Mount Hope
Trial B.
Port Macquarie
Newcastle & Port Hunter
SYDNEY
Bateman B.
Moruya
Bega
C. Howe
Ballarat
Geelong
MELBOURN u. Port-Phillip
ADELAIDE
TASMANIEN
OCEAN
STILLER OCEAN
135
140
145
150
155
160
10
15
20
25
30
35
40

Product	Victoria		Neu-Süd-Wales		Queensland		Süd-Australien		Tasmanien		Neu-Seeland	
	Menge	Wert £	Menge	Wert £	Menge	Wert £	Menge	Wert £	Menge	Wert £	Menge	Wert £
Gold	19 139,8 *kg*	2 549 352	3 728,2 *kg*	434 070	23 008,4 *kg*	2 586 860	315,1 *kg*	37 305	1006,5 *kg*	119 703	6325,9 *kg*	808 549
Silber	—	—	12 978,0 „	72 001	—	—	84,1 „	490	—	—	750,4 „	4 043
Silber, in der Münze von eingeliefertem Golde geschieden	891,0 „	5 725	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Silberhältiges Bleierz	—	—	82 850 *mt*	1 899 197	1 122 *mt*	61 500	—	—	—	—	—	—
Bleierz	20 *mt*	20	—	—	—	—	3 327 *mt*	2 332	—	—	—	—
Blei	—	—	1 944 „	283	—	—	280 „	2 942	—	—	—	—
Kupfererz	178 „	175	—	—	1 096 „	12 000	18 014 „	82 355	—	—	—	—
Braunstein (Regulus)	—	—	—	—	—	—	330 „	5 339	—	—	—	—
Kupfer	—	—	4 249 „	206 641	—	—	4 073 „	212 933	—	—	—	—
Zinnerz	111 „	1 112	—	—	3 092 „	156 406	—	—	—	—	—	—
Zinn	—	—	4 724 „	415 171	—	—	10 „	340	3 824 *mt*	344 441	—	—
Antimonerz	4½ „	157	—	—	59 „	215	—	—	—	—	501 *mt*	5 319
Antimon	—	—	225 „	3 344	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenerze	5½ „	5	497 „	1 325	—	—	—	—	—	—	—	—
Wismuth	—	—	43 „	11 349	53 „	8 780	—	—	—	—	—	—
Braunstein	—	—	—	—	—	—	1 595 „	5 107	—	—	1 097 „	2 569
Kohle	14 830 „	10 991	3 714 122 „	1 632 848	260 624 „	121 118	—	—	37 289 „	33 030	95 857 „	329 705
Coke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 166 „	3 407
Lignite	563 „	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brandschiefer	—	—	41 210 „	77 666	—	—	—	—	—	—	—	—
Pflastersteine	2 737 „	723	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schiefer	1 944 „	283	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere Mineralien	—	—	97 „	719	—	—	—	—	—	—	202 „	9 985

Hiezu kommt noch die Ausbeute West-Australiens, die nicht genau bekannt ist. Der exportierte Theil der Ausbeute dieser Colonie an Gold betrug dem Werte nach 58 871 £.

2. Kohle. Die in Neu-Süd-Wales abgebaute Kohle gehört größtentheils der oberen permischen Formation an; Kohlen aus der mittleren und unteren permischen, sowie aus noch älteren Formationen kommen ebenfalls vor. Die permische Formation bildet ein geologisch zusammenhängendes, mächtiges Kohlenfeld, das sich von Batemans Bay (in etwa $35^1/_2{}^0$ Südbreite) bis in das Herz von Queensland (23^0 Südbreite) erstreckt, theilweise überlagert von den Bergketten der Dividing Range. Diesem System gehören in Neu-Süd-Wales neun Kohlenfelder an, nämlich:

das des Hunter Flusses
„ „ Wards-Flusses
„ von Sydney
„ „ Illawarra
„ „ Mittagong
„ der Blue Mountains
„ von Talbagor
„ „ Namoi und
„ des Gwydir-Flusses.

Die gewonnene Kohle ist etwa der Süd-Durham-Kohle Englands vergleichbar. Sie ist ziemlich hart, hat einen mäßigen Percentsatz unverbrennlicher Bestandtheile ($8.37^0/_0$) [Nixon Navigationskohle 6.87, Merthyrkohle 5,72 bis 7,65] und ist ziemlich gut für Schiffszwecke verwendbar, verursacht jedoch eine länger andauernde Rauchentwicklung von mittlerer Dichte. 1 *kg* Kohle verdampft etwa 7,3 *l* Wasser (Nixon Navigationskohle 8,46 *l*, Merthyrkohle 8,39 bis 8,68 *l*). Minderwertige Kohlen werden für den localen Verbrauch abgebaut.

Die Preise der Neu-Süd-Wales Kohle — loco Grube — betragen im Durchschnitte 8 *sh* 11,2 *d* pro Tonne (engl. = 1,016 *mt*); die nach den übrigen Colonien verschifften Kohlen standen durchschnittlich mit 10 *sh* 4.2 *d* im Preise, die nach anderen Häfen des Auslandes exportierten mit 11 *sh* 1,9 *d*.

Die obersten Schichten der permischen Formation enthalten stellenweise Brandschiefer, aus welchem Kerosin und Leuchtgas gewonnen wird. Die Anzahl der Kohlengruben betrug 1889 103.

Die Kohle Queenslands gehört derselben Formation an, wie jene von Neu-Süd-Wales und bildet die Felder von Ipswich, Burrum, Broadsund (jüngere Kohle) Dawson River, Bowen River, Townsville, Little River und Cooktown. Abgebaut werden bis jetzt nur jüngere Lager. Die betriebenen Gruben liegen sämmtlich in den beiden erstgenannten Kohlendistricten. Die Kohle ist gegen jene von Neu-Süd-Wales, welche auch unter dem Namen australische New-Castle-Kohle oder australische Wallsend-Kohle [1]) geht, minderwertig. Sie ist weicher, weniger fest im Gefüge, backt beim Brennen, enthält $18.98^0/_0$ unverbrennliche Bestandtheile, davon $15.63^0/_0$ Asche, und entwickelt äußerst dichten Rauch. Ihr Wasserver-

[1]) Ersterer Name nach der Stadt New-Castle, letzterer nach der besten englischen Salonkohle, welche Walls End-Kohle heißt, weil sie ursprünglich in Gruben gebrochen wurde, die am Ostende der Mauer lagen, welche die Römer zum Schutze vor den Einfällen der Picten zwischen dem Clyde und dem Solway gezogen hatten.

dampfungsvermögen pro *kg* beträgt 6,76 *l*. Sie ist also zu Schiffahrtszwecken weniger gut geeignet als die Neu-Süd-Wales-Kohle, dagegen recht gut als Herd- und Essenkohle. Aus dem Burrum-Kohlenfelde wird bessere Kohle gewonnen, die in der Zusammensetzung sich mehr der australischen New-Castle Kohle nähert.

Die Kohlenausbeute von Queensland 1889 zeigt gegen das Vorjahr einen bedeutenden Rückgang, der jedoch nur scheinbar ist, weil die Production des Jahres 1888 mit einem Schlag gegen die des Jahres 1887 um 30% gestiegen war, infolge der Strikes der Kohlenarbeiter in den übrigen Colonien. Queenslandkohle kostet im Durchschnitte loco Grube 9 *sh* $1^1/_2$ *d*.

In West-Australien sind bis jetzt nur geringe Mengen einer sehr minderwertigen Kohle entdeckt worden. Verschiedene geologische Anzeichen lassen jedoch annehmen, dass die gegenwärtig unternommenen Bohrversuche von Erfolg begleitet sein werden.

In Victoria konnte bisher keine Kohle gefunden werden, welche dem ausgedehnten permischen System von Neu-Süd-Wales und Queensland entspräche, dagegen sind die Braunkohlenlager von phänomenaler Mächtigkeit. Zur Verwendung in der Leuchtgaserzeugung ist jedoch Braunkohle vollkommen ungeeignet, und einer ausgedehnten Verwendung als Brennmaterial steht ihr bedeutender Wassergehalt (bis zu 40%) hinderlich im Wege. Daher scheint diese Kohle besonders wegen ihres ungemein leichten und billigen Abbaues zu localem Consum prädestiniert. Ihr stetes Vereinigtsein mit verschiedenen Thonen mag zu einer Entwicklung der Ziegelfabrication und Töpferei führen. Mancher Lignit enthält noch genug Harzbestandtheile, um in der Fabrication verschiedener Lackarten Verwendung zu finden.

Schwarze Victoria-Kohle kostet im Durchschnitte loco Grube 15*sh* $^1/_2$ d.

Die tasmanische Kohle ist eine grobe bituminöse Kohle. Sie findet sich hauptsächlich im nördlichen Theile der Insel und längs der Ostküste. Ihr Vorkommen am ersteren Orte ist besonders wichtig für den Betrieb der Silber- und Zinngruben, für welche die Errichtung eines Central-Hüttenwerkes in Aussicht genommen ist, da in der Nähe der Bergwerke weder Kohlen noch Zuschlaggesteine vorkommen.

In Neu-Seeland kommt die Kohle nicht in echten Kohlenflötzen vor, sondern nur in kohleführenden Schichten anderen Gesteines; daher sind die in Betrieb stehenden Kohlengruben meist nur unbedeutend. Von ihrer Zahl — 144 — beschäftigen 105 nur von einem bis zu vier Arbeiter. Die neuseeländische Kohle ist bituminös, hinterlässt nur 5,08% unverbrannte Rückstände, entwickelt mäßige Rauchmengen und verdampft 7,7 *l* Wasser pro *kg*.[1])

Die Hauptkohlendistricte liegen an der Westküste der Südinsel, um Westland, Nelson und Collingwood herum, doch ist deren volle Ausnützung vorderhand noch durch den Mangel an Ausfuhrshäfen gehemmt, dem man durch Anlage von künstlichen Hafenbauten bei Greymouth und Westport abzuhelfen sucht. Die oben gegebene Beschreibung neuseeländischer Kohle bezieht sich auf solche von der Bay of Islands (Nordinsel). Die Kohle der Südinsel soll für Navigationszwecke besser geeignet sein und besonders ein großes Verdampfungsvermögen besitzen.

[1]) Hier mag bemerkt werden, dass die kaiserl. deutsche Marine an die für ihre Schiffe zu beschaffende Kohle Anforderungen stellt, denen keine der australischen Kohlen gewachsen wäre, nämlich: Rückstand von höchstens 8,4% und ein Verdampfungsvermögen von mindestens 8,3 *l* pro *kg*.

3. *Gold.* Die gesammte Ausbeute an Gold in Australasien betrug bis Ende 1889: 2 657 158,6 *kg*, eine Menge, die in einem Würfel von 516,75 *cm* Kantenlänge enthalten ist und den enormen Wert von £ 334 678 579 repräsentiert. Von dieser Menge fällt der allergrößte Theil, mehr als das Ergebnis aller anderen Colonien zusammen, auf Victoria mit 1 750 567,61 *kg* im Werte von £ 225 180 056. Der Reihe nach folgen dann:

Neu-Seeland mit	361 559,05 *kg*	=	£ 45 652 191
Neu-Süd-Wales mit	313 907,56 „	=	„ 37 614 887
Queensland mit	212 371,20 „	=	„ 23 897 608
Tasmanien mit	17 299,67 „	=	„ 2 119 361
Süd-Australien mit	1 433,43 „	=	„ 241 476

Bis zu dem genannten Zeitpunkte ist auch die jährliche Ausbeute Victorias Jahr für Jahr jener der anderen Colonien vorausgestanden. Im Jahre 1889 musste diese Colonie zum erstenmale ihren Platz auf der Liste an Queensland überlassen. Während die Goldproduction Victorias von Jahr zu Jahr fällt, ist jene von Queensland in rapidem Steigen begriffen, welches hauptsächlich dem berühmten Mount Morgan-Bergwerke zu danken ist. Das Gold kommt darin sehr fein eingesprengt in Haematit und porösem Kieselsinter vor, welche alle Anzeichen eines Sedimentes aus heißen Quellen an sich tragen. Andere Gruben, welche mit gutem Erfolge arbeiten, besitzt Queensland in Croydon, Palmer, Rockhampton, Cloncurry, Ravenswood, Gympie und Eidsvold, überall mit bergwerksmäßigem Betriebe. Alluvialgoldfelder sind nicht bekannt.

In Neu-Süd-Wales wurde das Gold bisher größtentheils aus dem Alluvium gewaschen. Diese Goldwäschereien können aber als erschöpft betrachtet werden, und man beginnt jetzt, die goldführenden Gesteinsstufen durch bergmännischen Abbau zu erschließen. Ein beträchtliches Anwachsen der Ausbeute an Gold wird erwartet, sobald es gelingt, das edle Metall aus den in großer Häufigkeit vorkommenden goldführenden Eisenpyriten durch einen ökonomischen Process zu gewinnen. Die Ausbeute des Jahres 1889 war größer als jede der vorhergehenden seit 1883.

In den Goldbergwerken von Neu-Süd-Wales waren 1889 10 192 Arbeiter beschäftigt.

In Victoria tragen die Goldwäschereien noch ein bedeutendes Quantum zur Gesammtausbeute bei (1889 von 19 139,8 *kg* im ganzen 7149,3 *kg* Waschgold), doch nimmt ihr Erträgnis jährlich ab (1889 gegen 1888 um 273 *kg*).

Von den Goldbergwerkdistricten liefert die reichste Ausbeute jener von Ballarat; ihm zunächst folgt Sandhurst (Bendigo). Die Anzahl der bekannten goldführenden Quarzadern Victorias beträgt 3848. Die verschiedenen Bergbaugesellschaften zahlten im Jahre 1889 £ 526 749 an Dividenden aus. Die Anzahl der mit Goldgräberei beschäftigten Personen betrug 24 047 mit Arbeitslöhnen von 2 £ bis 2 £ 10 *sh* per Woche (6 Arbeitstage zu 8 Arbeitsstunden).

In Tasmanien findet sich Gold sowohl im angeschwemmten Lande als auch in goldführenden Adern fast über die ganze Insel verbreitet. Wäscherei wird hauptsächlich an der Westküste, in den Becken der Flüsse Pieman und King betrieben. Die Geschiebe sind jedoch verhältnismäßig arm an Gold und von beschränkter Ausdehnung. Die wichtigsten Goldbergwerksdistricte sin

Beaconsfield, Lefroy und Mathinna. Den besten Record weist das „Tasmania"-Bergwerk im Districte Beaconsfield auf, welches seit October 1877, der Zeit seiner Inangriffnahme, um mehr als eine Million Pfund Sterling Gold producierte und etwa 600 000 £ an Dividenden ausbezahlt hat. Der tiefste Schacht reicht gegenwärtig bis zu einer Tiefe von 450' engl., doch haben Probebohrungen goldführendes Gestein noch aus 700' Tiefe ans Licht gebracht, so dass noch auf Jahre hinaus günstige Ergebnisse zu erwarten sind. Das Lefroy-Goldgebiet zeigt sich in etwas capriciöser Natur, und ist eben jetzt wieder auf einem tiefen Niveau von Rentabilität angelangt, man hofft jedoch auf eine bessere Zukunft. Ähnlich ergeht es mit dem Golddistricte Mathinna, der, nachdem er seit einigen Jahren fast ganz aufgegeben war, wieder in der New Golden Gate Mine gute Resultate liefert.

In Süd-Australien haben Entdeckungen, welche im südlichen Theile, besonders aber im Nordterritorium gemacht wurden, Hoffnung auf ein Wachsen der Goldausbeute gegeben.

West-Australien hat an dem vielgerühmten Kimberley-Golddistrict eine ziemlich arge Enttäuschung erlebt. 1888 wurde Gold am Yule-Fluss im Roeburne-District entdeckt. Das Goldfeld führt den Namen Mallina und weist nebst mehreren kleineren hauptsächlich zwei mächtige goldführende Quarzadern auf. Eine kleine goldführende Antimonader wurde bei Peedwah entdeckt. Ein ausgedehntes, reiches Feld von Quarzadern ist das 1887 von Mr. Austley bei den Yilgarn Hills, 200 engl. Meilen (322 *km*) östlich von Perth entdeckte, in welchem gegenwärtig viele kleine Bergwerksgesellschaften Arbeiten ausführen.

In Neu-Seeland ist man ebenfalls daran, die Goldwäscherei aufzugeben und sich ausschließlich bergwerksmäßigem Betriebe zu widmen, denn es hat sich gezeigt, dass der einzelne Arbeiter — abgesehen von der Sicherheit des Lohnes gegen die Unsicherheit des Goldfundes — in den Bergwerken mehr verdient, wie als Digger.

Gold findet sich über die ganze Ausdehnung Neu-Seelands vertheilt, in vielen Gegenden aber bloß in geringen Quantitäten, die einen Abbau nicht lohnen. Auf der Nordinsel sind es die Districte Auckland und Wellington, in denen Gold gefunden wird, im letzteren nur sehr wenig. Bedeutend reicher ist die Südinsel, deren reichster wieder der District West Coast ist. Ihm zunächst folgen Otago und Nelson. Der District Canterbury ist über die ersten Anfänge nicht hinaus.

In den Goldminen Neu-Seelands waren 1890 13 787 Arbeiter beschäftigt, unter denen sich 3138 Chinesen befanden.

4. Silber und Blei. Silberhältige Bleierze kommen hauptsächlich in Neu-Süd-Wales, in Queensland und auf Tasmanien vor; in bedeutend geringerem Maße in Victoria, Süd-Australien, Neu-Seeland und West-Australien. Das Erz ist silberhältiger Bleiglanz. Die reichsten und ergiebigsten Bergwerke liegen in der Nordwestecke von Neu-Süd-Wales, im sogenannten Silverton-Districte, wenn auch Silber fast in allen Theilen dieser Colonie gefunden wird. Das silberhältige Gestein erstreckt sich von der Stadt Thakaringa etwa 100 engl. Meilen (160 *km*) gegen Nordwest, und zahlreiche Bergwerke liegen auf diesem Striche, die meisten um Broken Hill herum. Die größte Mine führt den Namen der Broken Hill Proprietary Company. Sie förderte im Jahre 1889 164 100 *mt* Erz zutage, wovon

147 370 *mt* eingeschmolzen wurden und außer 25 574 *mt* Blei 193 962 *kg* Silber ergaben. Die Gesellschaft beschäftigt 2140 Arbeiter und hat in dem in Rede stehenden Jahre 1 160 000 £ an Dividenden und 576 000 £ an Prämien ausbezahlt. Zahlreiche kleinere Minen geben ebenfalls gute Resultate. Von schädlicher Einwirkung ist die mächtige Speculation, welche mit den Actien der Silberbergwerke betrieben wird oder vielmehr mit den Antheilscheinen auf silberführendem Boden, welche von Consortien ausgegeben werden, die in vielen Fällen gar nicht die Absicht haben, eine Mine zu betreiben, sondern lediglich ihre Actien losschlagen, sobald durch Berichte von Probe-Analysen deren Wert in die Höhe geschnellt ist.

In Tasmanien findet sich Silber im Districte Mount Zeehan. Die silberführenden Adern kommen hier in silurischem Gestein vor und variieren in ihrer Mächtigkeit von wenigen Centimetern bis zu 2,5 und 3,5 *m*.

Das in Victoria gewonnene Silber stammt größtentheils aus der Münze, von der Verfeinerung des Goldes. Auch in Neu-Seeland wird der größte Theil des ausgewiesenen Silbers aus dem Rohgolde gewonnen, in welchem es enthalten ist. Die eigentlichen Silberbergwerke Neu-Seelands haben sich nicht als ergiebig gezeigt. Von dem jüngst entdeckten Silberlager Puhi Puhi werden große Erwartungen gehegt, die sich erst bestätigen müssen.

5. *Kupfer.* Kupfer wird bloß von Süd-Australien, Neu-Süd-Wales und Queensland produciert. Es findet sich auch in geringen Mengen in Tasmanien, wo es jedoch nicht abgebaut wird. Auf die Production von Kupfer wirkte der große Niedergang der Kupferpreise überall lähmend. Seinen Kupferschätzen verdankte Süd-Australien eine wesentliche Beihilfe, als eine Reihe von Krisen seine Existenz gefährdeten. Das erste Kupferbergwerk war jenes von Kapunda, wo Kupfer 1842 entdeckt wurde, das wichtigste aber das berühmte Burra-Burra-Bergwerk, das drei Jahre später in Angriff genommen wurde. Das Actiencapital der Unternehmung belief sich auf £ 12 320 und die darauf ausgezahlten Dividenden bis zur Auflösung derselben 800 000 £. Während der $29^1/_2$ Jahre seines Betriebes hatte der Bruttoertrag des Bergwerkes 4 749 224 £ betragen.

Zwei andere große Kupferbergwerke, jene von Wallaroo und Moonta (betrieben seit 1860, resp. 61) sind jetzt unter einer Direction vereinigt, und liefern den größten Theil der Kupferausbeute Süd-Australiens. Die ganze in dieser Colonie 1889 gewonnene Kupfermenge war der des Vorjahres zwar um 5790 *mt* überlegen, stand aber im Werte um 29 939 £ niedriger als diese.

Ein solcher Niedergang des Wertes von Kupfer hatte in Queensland (Mount Manning-District) den fast vollständigen Stillstand, und in Neu-Süd-Wales große Schädigung des Bergwerksbetriebes zur Folge. In der letztgenannten Colonie musste die Great Cobar Mine die Arbeit einstellen, da sich zu den niedrigen Kupferpreisen die hohen Transitkosten gesellten. Nach dem Ausbau der in Aussicht genommenen Eisenbahn dürfte sich die Wiedereröffnung des Bergwerkes von neuem lohnen. Die an percentualem Kupfergehalt reichere Nymagee Mine, welche außerdem an der *Great Western Railway* liegt, konnte den Betrieb fortsetzen.

6. *Zinn.* Zinn findet sich in allen australischen Colonien, doch producieren Victoria, Süd-Australien, Neu-Seeland (Steward Insel) und West-Australien davon sehr wenig oder gar nichts. In Victoria wurde

in letzterer Zeit Zinnerz in reichen Mengen am Mount Wills nachgewiesen. In West-Australien kommt Zinn in dem 1888 entdeckten „Greenbush Tinfield“ gediegen vor. Das Feld misst circa 50 engl. □ Meil. (128 km^2) und gehört verschiedenen Besitzern. Eine Tonne des Rohproductes besitzt einen Wert von 100—200 Gulden, je nach dem Zinngehalte. In Neu-Süd-Wales und Queensland kommt der Zinnstein als Seifenzinn in den Geschieben von Flüssen vor. Entdeckt wurde sein Vorhandensein in solchen 1872 am Vegetable Creek. Seit 1881 nimmt die Production an solchem Zinnerz ab, dagegen jene durch bergmännischen Abbau zu. Die Ausdehnung der zinnsteinführenden Schichten erstreckt sich in Neu-Süd-Wales über etwa 50 engl. Meilen (80 *km*), eine Strecke, wovon erst 3,5 Meilen (5,6 *km*) bergmännisch bearbeitet werden.

Tasmanien hat ungemein reiche Zinnlager am Mount Bischoff, dessen Gestein bis zu 56% Kassitterit enthält, welcher wieder in der Hütte 70—76% Zinn liefert. Seit 1873 mit einem Actiencapital von 60 000 £ im Betriebe, hat dieses Bergwerk seinen Actionären bis Ende 1889 nicht weniger als 976 000 £ Dividenden ausgezahlt.

7. *Andere Mineralproducte. Eisen* findet sich als Hämatit und Magnetit in allen Colonien, allein die schon wiederholt erwähnten Verhältnisse Australiens und das Nichtvorhandensein eigenen Bedarfes haben bis jetzt jeden Versuch zu einer Ausnützung der Schätze an Eisenerzen vereitelt. Die Gewinnung von Eisen erfordert eben die höchste Ökonomie. Deshalb werden die ungeheueren Lager West-Australiens noch lange ungestört bleiben. Eher lässt sich das Entstehen und Fortbestehen von Eisenwerken für Neu-Süd-Wales und Tasmanien voraussagen, wo die Eisenerze in nächster Nähe der Kohle vorkommen.

Allgemeine Verbreitung genießt ferner *Antimon*, das auch gewonnen wird. *Wismuth* kommt in Neu-Süd-Wales und Tasmanien vor, an letzterem Orte (am Mount Ramsay) im gediegenen Zustande und in großer Menge. *Braunstein* findet sich in Süd-Australien und Neu-Seeland, *Zinkblende* bei Geralton und Perth in West-Australien. *Asbest* kommt in West-Australien, Tasmanien und Neu-Süd-Wales vor, wird aber nur in den beiden letztgenannten in geringen Mengen gewonnen.

Edelsteine finden sich in Neu-Süd-Wales und in Tasmanien, und zwar Saphir, Rubin, Spinell, Granat, Topas, Zirkon, und in Neu-Süd-Wales auch der Diamant. Victoria produciert *Pflastersteine* und *Schiefer*, Süd-Australien *Kalksteine* zu *Bauzwecken* und *Marmor*, Tasmanien *Sandstein*, *schwarzen* und *farbigen Marmor*, *Granit* und *Grünstein*.

e) **Industrien.** In Australasien befinden sich die meisten Manufacturen noch in ihrer Kindheit, und haben vorderhand nur sehr geringen Umfang im Vergleiche zu den Etablissements anderer Länder. Die Zahl von Fabriken, welche mehr als zehn Personen beschäftigen, betrug 1889 in Neu-Süd-Wales bloß 994, in Victoria 1231.[1])

[1]) Eine einheitliche und genaue gewerbliche Statistik ist in den australasischen Colonien erst inauguriert worden. Ihre Resultate werden — nach der Art ihrer Führung — von hohem Interesse sein, nicht nur für Australasien allein. Der Natur der Sache nach stehen sie aber erst in einigen Jahren zu erwarten.

Im allgemeinen nimmt in industrieller Beziehung das schutzzöllnerische Victoria den ersten Rang unter den australischen Colonien ein. Doch ist seit dem Jahre 1889 in dieser Colonie ein Rückschritt zu verzeichnen, der sich nicht auf das Zurückbleiben einzelner Zweige der Industrie zurückführen lässt, sondern sich ziemlich gleichmäßig auf alle erstreckt, während die beiden in industrieller Beziehung Victoria zunächst stehenden Colonien Neu-Süd-Wales und Neu-Seeland im allgemeinen eine Hebung der gewerblichen Thätigkeit erfahren haben, ein Umstand, der nicht geeignet ist, dem schutzzöllnerischen Princip das Wort zu reden.

Folgende Details können angeführt werden:

In Victoria gab es anfangs 1892 im ganzen 3320 gewerbliche Etablissements, gegen 3296 im Jahre 1891, 3380 im Jahre 1890 und 3305 im Jahre 1889. Die Anzahl der darin beschäftigten Arbeiter betrug:

1892	45 205	Männer	8320	Weiber[1],	Zusammen	53 525
1891	49 402	„	8773	„	„	58 175
1890	50 854	„	8327	„	„	59 181
1889	—		—			59 142

Nach Gruppen von Industrien geordnet ergab sich die Beschäftigung der Handwerkerbevölkerung in folgender Vertheilung:

	1892	1889
	Arbeiter	
1. In der Verarbeitung von Rohproducten der Viehzucht .	2 187	1 778
2. „ „ Herstellung von Nahrungsmitteln und Getränken	3 789	5 913
3. „ „ Weberei, Herstellung von Kleidungsstücken ...	10 397	10 558
4. „ „ Beschaffung und Zurichtung von Baumaterialien	4 769	5 081
5. „ „ Metallindustrie und im Hüttenwesen	8 848	10 558
6. im Schiffbau, in der Segelmacherei etc.	657	310
7. in der Fabrication von Möbeln und Hauseinrichtungsgegenständen	3 382	2 168
8. „ „ Papierfabrication, Druckerei, Buchbinderei etc. .	4 255	5 243
9. „ „ Wagnerei, Sattlerei, Taschnerei	2 927	3 681
10. „ „ Licht- und Wärme-Erzeugung	1 255	890
11. in sonstigen Gewerben	10 055	12 678

In Neu-Süd-Wales zeigt sich wohl ein Rückgang in der Anzahl der Etablissements von 2926 im Jahre 1889 auf 2583 im Jahre 1892, dabei aber eine Vermehrung der Arbeiter von 44 989 auf 46 135, was auf eine Tendenz zur Verschmelzung kleinerer Anlagen in große gewerbliche Etablissements schließen lässt. Fast die Hälfte aller Fabriken (1124 mit 24 340 Arbeitern) befindet sich in und um Sydney. Die vorzüglichsten Industrien und die Anzahl der dabei beschäftigten Arbeiter sind (1892):

Wollwäscherei	842	Arbeiter
Gerberei	881	„
Sodawasserfabrication	897	„
Zuckerfabrication	1921	„

[1]) Größtentheils mit Kleider- und Schuhwaren-Erzeugung beschäftigt.

Brauerei	784	Arbeiter
Müllerei	541	"
Schuhmacherei	2801	"
Weberei, Tuchwalkerei, Kleiderfabrication	2855	"
Ziegelfabrication, Töpferei	2018	"
Sägemüllerei	3788	"
Hüttenwesen	2711	"
Maschinenfabrication	1683	"
Eisenbahn- und Waggonbau	4146	"
Möbelfabrication	1064	"
Buch- und Zeitungsdruckerei	3294	"
Leuchtgaserzeugung	1098	"
Seifensiederei, Kerzenfabrication	194	"
Tabakfabrication	678	"
Auskochen von Talg	273	"
Butter- und Käsefabrication	1563	"

In Neu-Seeland erfuhr sowohl die Anzahl der gewerblichen Etablissements in der Zeit von 1886 bis 1892 eine Vermehrung (von 2268 auf 2570), als auch jene der darin beschäftigten Leute (von 23 161 Männern und 2494 Weibern oder 25 655 im ganzen auf 26 911 Männer und 2969 Weiber oder 29 800 im ganzen). Auch der Wert des gewerblichen Fundus instructus stieg seit 1889 um 129 859 £, nämlich von 5 727 117 £ auf 5 856 976 £, während der Wert der Manufactur, welcher 1886: 7 436 649 £ betrug, 1892: 9 422 146 £ ergab. Unter den Fabriken waren hauptsächlich:

Eisen- und Metallgießereien	79
Wagenbauerwerkstätten	108
Schiffs- und Bootswerften	37
Gerbereien	104
Sägemühlen	243
Ziegelöfen, Töpfereien	106
Buch- und Zeitungsdruckereien	142
Flachsmühlen	177 [1])
Mehlmühlen	129
Brauereien	102
Sodawasserfabriken	112
Quarzstampfen	135

Die industrielle Thätigkeit West-Australiens beschränkt sich vorderhand auf das Trocknen von Fischen und anderen Meeresproducten, und auf das Conservieren von solchen in Büchsen; auf die Ausbeutung der Guanolager, die sich auf der Lacepède-Insel vorgefunden haben; auf die Salzgewinnung, die auf Rottenest Island betrieben wird, und auf die Manufactur von Kerzen und Seifen. Minderwichtige Zweige sind: die Herstellung von getrockneten Weinbeeren (Rosinen) und Trauben, die Erzeugung von Rhicinusöl, die Seidenzucht und die Gewinnung von Honig und Wachs, von Manna und verschiedenen Harzen.

[1]) Gegen 30 im Jahre 1886.

Die Gesammtheit der gewerblichen Etablissements setzt sich zusammen (1892) aus Mahlmühlen, deren fast jeder ackerbautreibende District eine besitzt; aus Sägemühlen, die in den Walddistricten des Südwestens gelegen sind; aus Waggonfabriken und Schiffswerften, die sich in Fremantle befinden (die letzteren meist mit dem Bau von Booten für die Perlfischerei beschäftigt); aus verschiedenen kleineren Fabriken, die ausschließlich um Fremantle und Perth herum liegen und sich mit den oben angeführten Manufacturen beschäftigen; aus den Gasanstalten zu Fremantle und Perth und elektrischen Beleuchtungsanlagen in der letztgenannten Stadt; endlich aus den Quarzstampfen von Kimberley und Yilgarn.

Süd-Australiens wichtigste Industrie ist die der Fabrication von landwirtschaftlichen Maschinen und Ackergeräthen, Sattlerarbeiten und Zuggeschirren. Nicht unbedeutend sind Brauerei und Möbeltischlerei. Die Schiffbau-Etablissements um Port Adelaide haben bereits ausführlichere Erwähnung gefunden. In den Staatseisenbahnwerkstätten werden Waggons gebaut. Außerdem existieren viele Ziegelfabriken, Häckselschneidereien, Kleideretablissements und Sägemühlen, für welch letztere der größte Theil des Werkholzes importiert werden muss, da die Colonie dessen nur mehr sehr wenig besitzt.

Die Anzahl der mit Handwerken und Industrien beschäftigten Personen betrug 1892 11 382 Männer und 2098 Weiber, im ganzen 13 480, wovon 619 in den 81 Dampfmühlen der Colonie Arbeit fanden. Über die Anzahl der den verschiedenen Gewerben dienlichen Etablissements stehen keine neueren Daten zur Verfügung als jene des Jahres 1889, welche hier folgen.

Es existierten in diesem Jahre in der Colonie:

Fabriken für landwirtschaftliche Geräthe	58
Ziegelbrennereien	56
Lederwaren- und Schuhfabriken	221
Sägemühlen	36
Wagenfabriken	32
Größere Schmieden	28
Weinkellereien	11
Maschinenfabriken	7
Werkzeugfabriken	11
Bierbrauereien	28
Sodawasserfabriken	17
Leimfabriken	15
Kleider- "	40
Papier- "	15
Bildhauer- und Steinmetz-Ateliers	9
Sattel- und Pferdegeschirrfabriken	9
Fabriken für kleinere Zink- und Eisenwaren	10

Die wichtigsten Industrien Tasmaniens sind: Sägemüllerei (1891: 789 Personen, hauptsächlich in den Districten Mersey und Franklin); Ziegelstreicherei und Töpferei (216); Gerberei (152); Marmeladefabrication (141); Seifensiederei (77); Müllerei (114); Walkmüllerei (68); Maschinenfabrication und Gießerei (297); Brauerei (122). Ferner existieren Mühlen für Gerbstoffe (Wattlerinde), Schmelzwerke (Zinn) in Hobart und Launceston, Werften zu Selby, Mersey und Hobart; Gasfabriken in Selby, Launceston und Hobart, und kleinere Etablissements verschiedenen Zweckes in allen besiedelten Districten.

Ein Wachsen der Industrie im Laufe der letzten Jahre ist nur bezüglich der Seifensiederei und des Mahlens von Gerbstoffen constatierbar. In allen anderen Fällen liegt ein Rückgang vor, auch in der Fabrication von Obstconserven, was hauptsächlich dem hohen Einfuhrzoll zugeschrieben wird, den die anderen Colonien darauf gelegt haben. Die Tasmanier hoffen daher sehr auf die Föderation, welche den intercolonialen Zoll ganz aus der Welt schaffen soll.

Bezüglich der Arbeiter ist die tasmanische Gesetzgebung sehr fürsorglich. Speciell der Anstellung von Kindern wird eine Grenze gezogen, so dass solche unter 12 Jahren überhaupt nicht von Fabriken in Arbeit genommen werden dürfen, während die Arbeitszeit für Kinder bis zu 14 Jahren auf 8 Stunden täglich limitiert ist. In den Bergwerken dürfen Knaben erst mit 14 Jahren, Mädchen und Weiber überhaupt gar nicht als Arbeiter engagiert werden.

Queensland besaß 1891 an gewerblichen Etablissements 1328 — d. i. um 6 mehr als 1890. Am zahlreichsten darunter vertreten waren der Reihe nach Zuckermühlen, Sägemühlen, Ziegelbrennereien, Schmieden, Zinnhütten, Gießereien, Waggonfabriken, Werften (meistens für Fischerboote), Gerbereien, Sodawasserfabriken, Druckereien und Fabriken landwirtschaftlicher Geräthe. Ein eigenes Gesetz, die *Native Industries Acte,* gewährt Geschenke an Kronland, um Capitalisten zur Einführung neuer Gewerbezweige aufzumuntern, so dass sie auch einen anfänglichen Verlust nicht zu scheuen brauchen.

Das Vorgesagte zeigt, dass die Industrie Australasiens sich ausschließlich mit jenen Manufacturzweigen beschäftigt, welche für das Leben unbedingt nothwendig sind. Alle Erzeugnisse, welche dem Luxus dienen oder ornamentalen Charakters sind, müssen importiert werden, da eine Herstellung in den Colonien selbst deren Preise auf eine exorbitante Höhe bringen würde.

f) **Arbeitslöhne.** Die nachstehende Zusammenstellung von Arbeitslöhnen ist aus den Handbüchern (pro 1893) compiliert, welche von dem *Emigrants Information office* in England periodisch publiciert werden:

(Anmerkung: Lohn in Gulden ö. W. Gold * pro Tag, ** pro Woche, *** pro Stunde, † pro Jahr. Ein beigesetztes V bedeutet Verpflegung und Quartier.)

Arbeit als	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Tasmanien	Victoria	West-Australien	Neu-Seeland
Maurer	4,50—6*	4,50—6*	4—5*	4—5,50*	5*	4—5*	3,50—6*
Maurergehilfen	3,50—4,50*	4—6*	3—4,50*	—	—	—	—
Ziegelstreicher	3,50—5*	—	—	—	22,50**	—	3—4*
Zimmerleute und Tischler	4—6*	3,50—5*	3,50—4,50*	4—5*	5*	4—5*	3,50—5*
Gas- u. Wasserleitungs-Install.	5—5,50*	4—5*	4—5*	4—5,50*	4—6*	4—5*	3,50—5*
Erdarbeiter	3—4,50*	—	—	3,50—4,50*	3,25—4,25*	3,50—4,50*	3,50—4*
Anstreicher	4,50—5,50*	3—4*	3,50—4*	3,50—5*	3,50—4,50*	3,50—5*	3—4,50*
Stuccaturer	4—5,50*	4—5,17*	—	4—5*	5*	4,50—6,50*	4—6*
Stuccaturergesellen	4*	—	—	—	—	—	—
Werftenarbeiter	4,67—6,33*	—	2,75—3,25*	5*	7,50*	4—5*	4—6*
Spengler	4—5*	17,50-22,50**	4*	3,50—4,50*	24—27**	4,25—5*	15—25**
Grobschmiede	3,75—6*	4—6*	3,50—6*	3—5*	5—6*	3,50—5*	3,50—6*
„ (Zuschläger)	3—4*	—	2,75—3,50*	—	—	—	—
Bronzearbeiter	4,50—6*	—	25—30**	—	—	—	—
Kesselschmiede, Eisenschiffbauer	4,67—6*	4—6*	27,5**	0,63***	5—7*	—	—
Wagenlackierer	4—5*	—	—	—	—	—	—
Wagenschmiede	4—5*	—	15—35**	—	—	3,50—5**	—
Setzer	[1]	[1]	[1]	[1]	[1]	3—5*	3,50—5*
Buchbinder	—	—	22,50—30**	—	—	—	—
Küper	17,50**	—	4—5*	—	4,50—5*	—	3,50—4,50*
Kupferschmiede	5—6*	—	3—4,50*	—	—	—	—
Maschinenwärter	3,50—4*	4,50—5,50*	—	5—5,50*	—	5—6,50*	5*
Maschinenmonteure	4,67—5,50*	—	—	—	20—35**	—	—
Radmacher	—	5—6*	4—4,50*	3,50—4,50*	—	3—3,50*	4—5*

Arbeit als	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Tasmanien	Victoria	West-Australien	Neu-Seeland
Heizer	3,33—4*	—	—	—	—	—	—
Taglöhner in Eisenwerken	2,50—3,33*	—	3*	—	—	—	—
Former	1,67—5,33*	—	4—6*	4—4,50*	5—6*	—	5*
Metalldreher	4,67—6*	—	—	von 4 aufw.*	4,50—7,50*	—	—
Sattler	—	26—30**	3—4,50*	3,15—4*	20—40**	3,50—5*	3,50—5*
Holzfäller, Holzsäger	0,50—0,75***	0,50***	0,50***	3—3,50*	—	3—5*	—
Modellmacher	5—6*	—	—	—	—	—	—
Uhrmacher	—	20—40**	25—35**	sehr versch.	20—45**	—	4—5*
Sägemühlburschen	3,50—5*	3—5*	[8])	—	25**	3,25—6,67*	—
Mühlburschen	—	—	4—5,50*	3,50—4*	20**	3,25—6,67*	—
Taglöhner	2,25—4*	—	—	2,50—4*	3—4,20*	2,50—3,50*	2,50—4,50*
Bäcker	20—40**	17—30**	25—30**	3—3,50*	20—30**	4—5*	20—25**
Arbeiter in Biscuitfabriken	—	3—15**	—	—	—	—	—
Arbeiter in Marmeladefabriken	—	3,50—30**	—	—	—	—	—
Schuhmacher (Männer)	20—30**	20—35**	20—27,50**[7])	3—4*	15—23**	3—4,50*[7])	3—4,50*
„ (Frauen)	7,50—15**	3,75—12,50**	10—14,75**	—	—	—	—
Friseure	—	—	15—20**	—	—	—	—
Fleischer	15—20**	12,50—25 V**	15—25**	3—3,50*	15—35**	25**	20—25**
Brauer	—	—	—	21—22**	—	3—4*	—
Feintischler	25,63—28,04**	—	3,25—4,50*[7])	—	—	—	—
Gerber	—	—	20—30**[7])	3—3,50*	19—20**	3*	15—21**
Damenkleidermacherinnen	4—10**	2,50—15**	—	—	6—12,30**	—	1,50*
dto. bessere	21—25**	30**	—	—	—	—	—
Politierer	20—36**	4,50*	—	—	—	—	—
Wäscherinnen	6—13**	5—10 V**	5—8 V**	250—350 V†	400—520 V †	—	6—10 V**
Wäschesortiererinnen	25**	—	—	—	—	—	—
Modistinnen	3,75—8,25**	2,50—15**	—	—	7,50—27,50**	—	—

Arbeit als	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Tasmanien	Victoria	West-Australien	Neu-Seeland
Modistinnen, bessere	18—30**	30**	—	—	30—40**	—	—
Schneider:							
a) in Fabriken							
als Zuschneider	20—40**	35—70**	—	—	—	—	—
„ Ausarbeiter	9—20**	17,50-32,50 **	—	—	—	—	—
andere	15—40**	1,25—17,50**	—	—	—	—	—
b) in Werkstätten	22**	—	0,42—0,50***	4—4,50*	20—37,50**	3—4,50*⁷)	3,50—5*
c) Hausarbeit (Frauen)	11**	—	—	—	—	—	2—3*
Hutmacher	—	—	—	10—31**	—	—	—
Tapezierer (Männer)	10—35**	4,50*	3,50—4,75*	—	22,50—31,50**	—	—
„ (Frauen)	9—12,50**	3,75—12,50**					
Weber in den Fabriken: Männer	20**	21—24**	—	—	6—27,50**	—	—
Weber in den Fabriken: Frauen	12,50**	10—15**	—	—	Tuchwalker 21**	—	—
Färber	—	—	—	—	—	—	—
Bergknappen (Kohle) im Norden	[2]				[9]		
Bergknappen (Kohle) im Süden und Westen	[3]	30—40**	20—40**	4,17—5*	21—30*	4,25—6,25*	3—5*
Bergknappen (Gold)	22—25**						
Bergknappen (Silber)	[4]						
Städtische Fuhrleute	5,75*	—	—	—	—	—	—
Sonstige städtische Arbeiter	3,50—7*	—	—	—	—	—	—
Tabakfabriksarbeiter	—	20—50**	—	—	—	—	—
Hausdienerschaft:							
Köche / Köchinnen	520—780 V †	5—10 V **	5—10 V **	250—750 V †	300—750 V †	250 V †	5,50—10 V **
Hotelköche	650—2000 V †	—	—	—	—	—	—

Arbeit als	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Tasmanien	Victoria	West-Australien	Neu-Seeland
Dienstmädchen	250—400 V †	4,50—10 V **	4—7 V **	150—300 V †	260—400 V †	180—240 V †	4—7,50 V **
Ammen	200—390 V †	2,50—6 V **	4—5 V **	150—200 V †	300—400 V †	180 V †	3—4 V **
Stallknechte und Kutscher	520 V †	6—7,50 V **	—	400—500 V †	10—15 V **	—	—
Kellner	—	10—20 V **	—	—	12,50—20 V **	—	7,50—15 V **
Kellnerinnen	—	7—10 V **	9 V **	—	7,50—10 V **	—	—
Auf Farmen:							
Verheiratete Paare	600—1000 V †	500—900 V †	600—800 V †	—	600—900 V †	500—700 V †	350—400 V †
Knechte	400—520 V †	290—400 V †	7,50—9 V **	5—10 V **	7,50—10 V **	300—400 V †	4—12,50 V **
Pflüger	—	360—400 V †	7,50—10 V **	5—12,50 V **	10—12,50 V **	300—400 V †	6—12,50 V **
Viehtreiber	400—520 V †	—	10—15 V **	—	—	300—450 V †	260—800 V †
Grenzbereiter	400—520 V †	—	8,50—10 V **	—	400—600 V †	—	—
Fuhrleute	400—650 V †	—	—	—	—	—	—
Grobschmiede	750—800 V †	22,50 V **	15 V **	—	—	—	—
Viehaufseher	400—750 V †	—	—	—	500—750 V †	—	—
Schäfer	350—450 V †	—	—	300—500 V †	360—520 V †	300—450 V †	260—800 V †
Gärtner	400—520 V †	—	3,25—3,50	2,50—4*	—	2,50—4*	7,50—15 V **
Jungen	250—350 V †	—	—	—	—	—	—
Straßen- u. Brunnenmacher	3—4 V *	—	—	—	—	—	—
Obstgärtner	20—25 V **	—	—	—	—	—	—
Scherer	[5])	[5])	[5])	[5])	[5])	[5])	[5])

[1]) 54—58 kr. pro 1000 Buchstaben, geschickte Leute 27,5—32,3 fl. pro Woche, qual. Leute 30—40 fl.
[2]) 1,92—2,08 fl. pro Tonne — durchschnittlich 4,63—5,08 fl. pro Schicht zu 8 Arbeitsstunden.
[3]) 1,17 fl. pro Tonne — durchschnittlich 4,50—5 fl. pro Schicht zu 8 Arbeitsstunden.
[4]) 5 fl. pro Schicht zu 8 Arbeitsstunden.
[5]) Pro 100 Schafe 7,50—8,50 fl., oder ohne Verpflegung und Quartier 10 fl.; in Tasmanien 7,50 fl.
[6]) Im Norden von Queensland ist der Lohn im allgemeinen höher, dafür auch das Leben theuerer und das Klima heißer.
[7]) Beiläufiger Verdienst — Arbeit nach Stück. — [8]) 6,50 pro 100 Stämme. — [9]) Chinesen etwa die Hälfte.

Die vorstehende Liste zeigt, dass die Arbeitslöhne nach continental europäischen Begriffen enorme, und auch nach englischen nicht gering sind. Doch will hoher Lohn nicht ausnahmslos besagen, dass an Arbeitern der betreffenden Kategorie Mangel herrsche. Es ist eine merkwürdige Erscheinung, dass in allen Industriezweigen über die Theuerung der Arbeit geklagt wird, während Tausende von Arbeitern, speciell in Neu-Süd-Wales, Victoria und Süd-Australien, wegen Mangel an Arbeit brotlos sind und von Staatswegen unterstützt oder erhalten werden müssen — ein Fall, wo Concurrenz nicht mit Preiserniedrigung verbunden ist. Dieses paradoxe Resultat ist ausschließlich den wohlorganisierten Arbeiterverbindungen (*Trade Unions,* auch „*Friendly Societies*" genannt) zuzuschreiben, die fast alle Handwerker und Hilfsarbeiter Australiens umfassen. Sie drücken dem auf breitester demokratischer Grundlage eingerichteten politischen Systeme Australiens die Charakteristik des Socialismus auf, und obwohl keine Socialisten-Congresse stattfinden und keine Brandreden gehalten werden, windet sich das System durch die es bedrohenden Klippen mit Erfolg hindurch. Der Socialismus verzögert die materielle Entwicklung Australasiens und muss dort durch seine extrem gewordenen Forderungen — zu denen statt der bereits erreichten achtstündigen die sechsstündige Arbeitszeit gehört — das Fortbestehen des gegenwärtigen Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeiter zur Unmöglichkeit machen. Man wird nicht fehl gehen, wenn man annimmt, dass die australische Coloniengruppe, wenn nicht das erste, so doch unter den ersten Staatswesen sein wird, in denen die sogenannte „sociale Reform" in einer oder der anderen Weise durchgeführt werden wird. Alle hiefür nöthigen Grundlagen sind vorhanden: ein ausgedehntes Land mit reichen Ressourcen und verhältnismäßig geringer Bevölkerung; ein wohlunterrichteter verständiger Arbeiterstand, dessen Meinung die Volksmeinung repräsentiert, der sich seiner Wichtigkeit und Macht bewusst ist und infolge der bereits vorhandenen politischen Institutionen großen Einfluss auf die Gesetzgebung hat; endlich die Abwesenheit alter, eingewurzelter Vorurtheile, die schon in der Heimat der Eingewanderten zurückgelassen wurden und daher nicht erst bekämpft zu werden brauchen.

Dabei ist aber der heutige Zustand der Arbeiter — und speciell der Handwerker-Bevölkerung Australiens kein günstiger zu nennen, und kann sich auch nicht bessern, so lange der gegenwärtige Übergangzustand dauert. Industrielle Unternehmung ist überall deprimiert, ein großer Theil der Arbeitskraft brotlos, ein Aufschwung bei Fortdauer des gegenwärtigen Systems nicht zu hoffen.

Die Handbücher der „*Emigrants Information Office*" warnen daher Handwerker, und besonders Commis, Buchhalter und Verkäufer, nach Australien auszuwandern, wenn sie nicht ein bestimmtes Anbot haben. Die einzigen Handwerker, nach denen Nachfrage herrscht, sind Maurer — in Tasmanien Hufschmiede und Fischer. In allen Colonien dagegen herrscht stete Nachfrage nach weiblicher Hausdienerschaft — speciell nach Stubenmädchen — und nach Arbeitskraft für Viehzucht und Landbau. Die geheimnisvolle Anziehungskraft der Städte lässt selbst den Brotlosen nicht los, um sich dem Farmer zu verdingen, denn in der Stadt hält ihn die Hoffnung auf hohen Lohn zurück, die er der Sicherheit einer niederen Entlohnung am flachen Lande nicht aufopfern will.

Das Gesagte erklärt zur Genüge, dass die hohen Arbeitslöhne nicht etwa bedingt sind durch die Kosten des Lebens, wenigstens in seinen primitiven

Anforderungen. Luxus und Bequemlichkeit müssen allerdings theuer bezahlt werden, da sie fast ausschließlich durch importierte Artikel zu erreichen sind, auf welche der weite Transport allein schon als Schutzzoll wirken muss, während die einzelnen Colonien noch Zölle zum Betrage von 12 bis 30% ad valorem davon erheben. Kleidung ist in den verschiedenen Colonien um 10 bis 20% theuerer als in England, stellt aber weniger Anforderungen, da das Klima ein gleichmäßigeres ist.

Miete für kleine Häuser von 2 bis 4 Piecen ist überall sehr billig; die meisten Familien, auch von Arbeitern, Verkäufern etc., bewohnen jedoch ihre eigenen kleinen Häuschen, deren Erbauung ihnen durch Vereine erleichtert wird. Das Halten von Dienerschaft vertheuert das Leben ungemein.

Nahrungsmittel, besonders Fleisch, sind billig. Einen Maßstab für die Lebensmittelpreise findet man in der Schilderung der Verproviantierungsverhältnisse, die S. M. Schiff SAIDA in den verschiedenen angelaufenen Häfen angetroffen hat.

Verproviantierungsverhältnisse in den berührten australischen Häfen.

a) Albany. — Albany bietet den von Westen kommenden Kriegsschiffen als erste Station verhältnismäßig genügende Bezugsquellen für Verproviantierung und Geldaufnahme, bei allerdings ziemlich hohen Preisen.

Australische Kohle (*Newcastle Coal*) ist stets vorräthig (bis zu 500 *t*) in zwei Kohlenhulks der *King George Sound Coal Company* (Vertreter John Moir & Co. in Albany; die Firma ist Contrahent für die *Messageries Maritimes.*) Der Preis pro Tonne stellt sich auf 2 £.

Die Preise der Lebensmittel unterliegen großen Schwankungen, oft bis zu 30%. Zur Zeit der Ankunft S. M. Schiffes SAIDA, Ende des Jahres 1890, betrug der Platzpreis für frisches Brot 19 kr. ö. W. Gold und für frisches Fleisch 51 kr. ö. W. Gold pro Kilogramm.

Die Lieferungen waren vergeben an die Firmen: *John Moir & Co.* für Proviant, *King George Sound Coal Comp.* für australische Kohle.

An Banken befinden sich in Albany Filialen der *Commercial Bank of Australasia* und der *Bank of Australasia*. Für Geldaufnahmen wird $^1/_2$% Commissionsgebür berechnet und selbe ist in beliebiger Höhe möglich.

Als gangbare Münzen sind englische Gold- und Silbermünzen sowie Noten der Regierung von West-Australien zu 1 £ und 5 £ im Umlauf. Die Noten haben Goldwert, gelten jedoch nur innerhalb der Colonie West-Australien. Wechsel werden nur auf die Hauptbanken in Melbourne oder Sydney gezogen.

b) Adelaide. Adelaide eignet sich in jeder Beziehung für die Verproviantierung von Schiffen, für den Ankauf von Kohlen und zur Geldaufnahme in belieger Höhe. Die gesetzlichen Münzen sind englische Gold- und Silbermünzen, sowie coloniale Banknoten von 1 und 5 £, die jedoch nur innerhalb der Colonie als Zahlung angenommen werden. Die Preise der Lebensmittel waren:

Frisches Brot	pro *kg*	13	kr. ö. W. i. G.	
„ Fleisch	„ „	33	„ „ „ „	
„ Erdäpfel	„ „	13	„ „ „ „	
Wein (australischer, junger)	„ *l*	$28^1/_2$	„ „ „ „	
Kohle (austral. New-Castle)	„ *t*	11 fl.	22 kr. ö. W. i. G.	

Die Lieferungen waren vergeben an die Firmen: T. H. Parker für Proviant, Simpson Brothers für australische Kohle.

c) Melbourne. Australische Newcastle-Kohle ist stets in großen Mengen vorhanden. Platzübliche Münzen wie bei Süd-Australien.

Die Platzpreise im Februar 1891 waren nachstehende:

Frisches Brot	pro *kg*	$13^3/_4$	kr. ö. W. i. G.
„ Fleisch	„ „	$29^3/_4$	„ „ „
„ Erdäpfel	„ „	9	„ „ „
Zwieback	„ „	23	„ „ „
Reis	„ „	$25^1/_2$	„ „ „
Mehlspeise	„ „	85	„ „ „
Erbsen	„ „	17	„ „ „
Salz	„ „	$8^1/_2$	„ „ „
Käse	„ „	85	„ „ „
Zwiebel	„ „	$8^1/_2$	„ „ „
Kaffee, gebrannt	„ „	1,70	fl. „ „
Pfeffer	„ „	1,53	„ „ „
Olivenöl	„ „	1,02	„ „ „
Schweinefett	„ „	$93^1/_2$	kr. „ „
Zucker	„ „	$25^1/_2$	„ „ „
Wein (junger australischer)	„ *l*	34	„ „ „
„ (alter „)	„ „	$42^1/_2$	„ „ „
Essig	„ „	19	„ „ „
Kohle (New-Castle)	„ *t*	6,69	fl. „ „

Die Lieferungen waren vergeben an die Firmen: Pfaff, Pinschoff & Co. für Proviant, Stewart, White & Co. für Proviant und Kohle.

Die Geldverhältnisse in Melbourne eignen sich zur Aufnahme von Beträgen in beliebiger Höhe. Bei der Firma Pfaff, Pinschoff & Co. erhielt S. M. Schiff Saidá den Betrag von 6000 £ (61 200 fl.) ohne Entrichtung irgend einer Courtage bar ausbezahlt.

Die Anzahl der Bankinstitute in Melbourne beträgt 27.

d) Hobart. Kohle und alle Erfordernisse sind stets in genügender Menge am Lager, von ersteren jedoch nur australische New-Castle-Kohle. Geld kann in beliebiger Höhe aufgenommen werden.

Münzen wie oben.

Die Platzpreise stellten sich Februar 1891 wie folgt:

Frisches Brot	per *kg*	13	kr. ö. W. in Gold
„ Fleisch	„	29	„ „ „ „
„ Erdäpfel	„	9	„ „ „ „

Andere Artikel wurden nicht angekauft. Die Lieferung war an die Firma J. Callaghan vergeben.

An Bankinstituten zählt Hobart 9.

e) Sydney. Der große Handelsplatz von Sydney, die älteste Stadt in Australien, eignet sich in jeder Beziehung zur Approvisionierung von Schiffen, zum Ankauf von Kohlen und Materialien jeder Art und zur Geldaufnahme in jeder beliebigen Höhe.

Platzübliche Münzen wie oben.

Während des Aufenthaltes S. M. Schiffes SAIDA im Hafen von Sydney im Februar 1891 waren folgende die vorgefundenen Marktpreise:

Frisches Brot	per *kg*	17	kr. in Gold
„ Fleisch	„	21	„ „ „
„ Erdäpfel	„	8½	„ „ „
„ Fisolen	„	29½	„ „ „
Wein, alter, australasischer	per Ltr.	45	„ „ „
Steinkohlen (New Castle), australische	per *t* fl.	7,02	„ „
Olivenöl	per *kg*	68	„ „ „
Werg, weiß	„	89	„ „ „

Die an der Lieferung betheiligten Firmen waren:

T. Ployfair & H. S. Bird für Proviant,
Potts & Paul für Schiffsausrüstungsgegenstände,
Waratah Coal Company für australische Kohle.[1])

Zur Abwicklung der Geldgeschäfte existieren in Sydney 14 Banken.

f) Wellington und Auckland. Wellington und Auckland sind als Verproviantierungsstationen für Schiffe sehr gut geeignet und sind Geldaufnahmen bis zu jeder Höhe möglich. In beiden Orten ist sowohl neuseeländische als auch australische Kohle in beliebigen Quantitäten stets vorräthig.

Die Preise der Lebensmittel und des Maschinenbetriebsmaterials stellten sich in Auckland im Monate April 1891 wie folgt:

Kraftfleisch	per *kg*	65	kr.	ö. W.	in Gold
Frisches Brot	„	16½	„	„	„
Zwieback	„	27½	„	„	„
Frisches Fleisch	„	28½	„	„	„
Gesalzenes Rindfleisch	„	33	„	„	„
„ Schweinefleisch	„	51½	„	„	„
Frische Erdäpfel	„	7	„	„	„
Reis	„	24	„	„	„
Mehlspeise	„	93½	„	„	„
Erbsen	„	24	„	„	„
Salz	„	7	„	„	„
Käse	„	75	„	„	„
Zwiebel	„	28	„	„	„
Zucker	„	26	„	„	„
Kaffee, gebrannt	„	2,24	fl.	„	„
Essig	per *l*	17	kr.	„	„

[1]) Gab schlechtes Gewicht.

Rum	per *l*	$61^1/_2$	kr. ö. W.	in Gold
Wein	"	86	" "	"
Pfeffer	per *kg* fl.	1,86	"	"
Olivenöl	" "	1,88	"	"
Schweinefett	"	66	" "	"
Steinkohle, australische,	per *t* fl.	15,30	"	"
Olivenöl	per *kg* "	1,27	"	"
Werg	"	$65^1/_2$	" "	"

An den Lieferungen waren betheiligt die Firmen:

Brown, Barett & Co. für Proviant,
F. Williams für Proviant,
Fenton & Co. für Proviant,
J. Groig für Austral- und Neu-Seeland-Kohle.

Als Geld coursieren englische Gold- und Silbermünzen; Wechsel auf London.

Innerer und äußerer Verkehr der australischen Colonien.

a) **Eisenbahnen.** In einem Lande, das wie Australien nur wenige Wasseradern hat, welche überdies entweder reißende Gebirgsströme oder aber Flüsse von ungewissem Charakter sind, bald fast eingetrocknet, bald weite Strecken überschwemmend, muss naturgemäß das Eisenbahnwesen eine große Bedeutung besitzen.

Nicht wenig zu einer verhältnismäßig schnellen Entwicklung trug die Praxis bei, in noch unerschlossene Gebiete Schienenwege zu legen, auf welchen dann erst Besiedelung und Cultivierung nachfolgten. Doch wurde dadurch, dass die Eisenbahnen erst selbst den Verkehr schaffen mussten, das System für Privatunternehmung zu kostspielig, und thatsächlich sind die Eisenbahnen Australiens — bis auf sehr wenige Linien — Staatseigenthum. Ihre Leitung, bisher in den Händen der respectiven „verantwortlichen Ministerien“, gab zu allen Beschwerden Anlass, die aus häufigem Wechsel entstehen können, welcher mit dem Meritorischen der Sache gar nichts zu thun hat, sondern lediglich von der politischen Meinung des Cabinets und des Volkes abhängig ist. Victoria machte vor etwa 10 Jahren den Anfang, die Leitung des Eisenbahnwesens in die Hände von Departementschefs *(Commissioners)* zu legen, die von Cabinetswechseln nicht berührt werden und direct dem Parlament verantwortlich sind. Alle übrigen Colonien sind diesem Beispiele, das sich zu bewähren scheint, gefolgt.

Ein sehr auffallender Fehler der Eisenbahnsysteme in den Colonien des australischen Festlandes ist der Mangel einer einheitlichen Spurweite, umso auffallender, als die Anfänge des Eisenbahnbaues in den Hauptcolonien fast in dasselbe Jahr fallen. So haben Neu-Süd-Wales eine Spurweite von 4′ $8^1/_2$″, Queensland und West-Australien eine solche von 3′ 6″ und Victoria eine solche 5′ 3″ adoptiert, während Süd-Australien gar zweierlei Spurweiten in sein System eingeführt hat — eine solche von 5′ 3″ und eine solche von 3′ 6″. Es ist klar, dass dieser Mangel an Zusammenwirken große Kosten an Geld, an Zeit und Arbeit im intercolonialen Verkehr zur Folge haben muss,

da an jeder Grenze Personen und Güter die Wagen wechseln müssen. (Nur zwischen Adelaide und Melbourne besteht directer Verkehr. Die weiteste Eisenbahnfahrt, die man gegenwärtig in Australien machen kann, ist von Charleville in Queensland bis William Springs in Süd-Australien — 2636 engl. Meilen = 4241 *km*. Die vier östlichen Colonien sind seit 1889 in vollkommener Verbindung. Eine Eisenbahnlinie quer durch den Continent ist in Aussicht genommen — die *Great Southern Railway* von Perth nach Süd-Australien bereits im Bau.)

Die Ursache davon mag in den Anschauungen zu suchen sein, von welchen die einzelnen Colonien bei der Anlage ihrer ersten, voraussichtlich auf Jahre hinaus unprofitablen Linien ausgiengen. In einigen verleitete eine übel angebrachte Sparsamkeit zur Construction leichter, schmalspuriger Linien, die jetzt durch fortwährende Reparaturen am Bahnkörper etc. hohe Regien verursachen, so dass diejenigen, welche gleich solide Bahnkörper bauten, die größere Anfangsauslage durch die Zukunft gerechtfertigt sahen.

Tasmanien und Neu-Seeland haben schmalspurige Bahnen von 3′ 6″ Spurweite.

Die Systeme der einzelnen Colonien sind von zweierlei im Princip verschiedenen Arten: Victoria und Neu-Süd-Wales haben in ihren Hauptstädten die gemeinschaftlichen Centren der verschiedenen Äste, deren Verzweigungen durch Transversallinien verbunden sind. In Queensland und Süd-Australien dagegen haben die einzelnen Seestädte ihre eigenen, ganz abgeschlossenen Eisenbahnsysteme, was einerseits den Vortheil einer sehr raschen und billigen Verbindung des Hinterlandes mit der Küste zur Folge hat, andererseits aber die Betriebskosten per Trainmeile und per Tonnenmeile bedeutend erhöht.

Die nachstehende Zusammenstellung von Daten gibt ein Bild von dem Eisenbahnwesen der australischen Coloniengruppe:

Colonie	Im Betriebe (engl. Meilen)[1]	Einwohner pro Meile Eisenbahn	Engl. Qu.-M. d. Areals pro Meile Eisenbahn	Baukosten in £ im ganzen	Baukosten in £ pro Meile	Bilanz in £ Brutto-Einnahmen	Bilanz in £ Betriebskosten	Bilanz in £ Netto-Einnahmen	Bilanz in £ Netto-Einnahme in % des Capitals	Datum des Abschlusses
Neu-Süd-Wales	2 182	490	138	30 555 123	12 013	2 633 086	1 665 835	967 251	3,18	30. Juni 1890
Queensland	2 064 1/2	192	324	13 332 046	6 460	868 123	595 149	272 974	2,07	31. Dec. 1889
Süd-Australien	1 610	181	509	10 302 472	6 399	1 043 878	529 004	514 874	4,99	30. Juni 1890
Tasmanien	374 1/2	398	70	2 738 164	8 399	157 583	139 419	18 164	0,71	31. Dec. 1889
Victoria	2 470	472	37	31 800 515	12 875	3 131 866	2 132 158	999 708	3,82	30. Juni 1890
West-Australien	499	86	1 956	871 377	4 271	40 849	54 339	— 13 490	— 1,53	31. Dec. 1889
Neu-Seeland	1 912	321	55	13 899 955	7 684	1 095 569	682 787	412 782	3,02	31. März 1890
Summe, resp. Durchschnitt	11 112	—	—	103 499 652	9 307	9 970 954	5 798 691	3 172 263	3,65	

[1]) Die Tabelle begreift nur Staatseisenbahnen. Die Linien der Privat-Eisenbahngesellschaften sind nicht einbegriffen. Solche existieren in folgenden Ausdehnungen: in Neu-Süd-Wales 81 Meilen, Süd-Australien 18 Meilen, Tasmanien 48 Meilen, West-Australien 293 Meilen, Neu-Seeland 103 Meilen. Tramways sind ebenfalls nicht einbegriffen.

Um einen Vergleich zu gestatten, seien einige Daten anderer Staaten angeführt: [1])

Staat	Einwohner	Areal (engl. Qu.-Meilen)	Baukosten pro engl. Meile in £
	pro engl. Meile Eisenbahn		
Österreich-Ungarn	2704	16	?
Belgien	3356	66	36 508
Frankreich	1129	7	27 704
Deutschland	1845	8	21 236
England	1908	6	42 486
Europäisches Russland	4542	105	20 000

Über den Verkehr auf den Eisenbahnen der vier wichtigsten australischen Colonien liegen folgende Daten für das Jahr 1889/90 vor:

Colonie	Gemachte Train-Meilen (engl.)	Brutto-Einkünfte	Betriebsspesen	Netto-Einkünfte
		pro Train-Meile in Pence (à 4,17 kr. ö. W. in Gold)		
Neu-Süd-Wales	8 008 826	78,90	49,91	28,99
Queensland	3 738 004	54,57	39,73	14,84
Süd-Australien	3 304 364	75,82	38,42	37,40
Victoria	11 773 152	63,84	43,46	20,28

Güterverkehr.

Colonie	Verkehr in engl. Tonnen (à 1016 *kg*) im ganzen	Verkehr in engl. Tonnen (à 1016 *kg*) pro Meile Eisenbahn	Davon Wolle (Ballen à ca. 200 *kg*)
Neu-Süd-Wales	3 788 950	1736	503 055
Queensland	855 001	404	?
Süd-Australien	1 229 955	775	111 345
Victoria	4 170 436	2063	394 384

Die Viehzucht gibt den australischen Eisenbahnen am meisten zu verdienen, einmal weil die Herdenbesitzer gelernt haben, ihr Vieh per Schienen auf den Markt zu bringen und dann des Wolltransportes wegen.

Der Vortheil des Viehtransportes per Bahn liegt darin, dass die Thiere in verhältnismäßig gutem Zustande am Markte ankommen, während sie auf

[1]) Nach T. A. Coghlan „*The Wealth and Progress of New South Wales*". In die Ziffern der beiden ersten Columnen für Belgien hat sich ein Fehler eingeschlichen, da auf 1 engl. Meile Eisenbahn in diesem Staate nur etwa 322 Einwohner und 2,4 engl. Quadratmeilen Areal kommen.

dem Triebe selbst in früherer Zeit, wo überall Weide im Überfluss war, nur durch geübte Treiber im Fleische erhalten werden konnten, während jetzt schwerer Verlust an Quantität und Qualität unausbleiblich wäre, da ein großer Theil des Landes überall eingefriedet ist und auf den für die Viehtriebe aufgesparten Reserven meistens Futtermangel herrscht, da die Umwohner ihre Herden darauf weiden lassen.

Passagierverkehr.

Colonie	Passagiere			Anzahl der Personenwagen
	im ganzen	pro Meile	pro Waggon	
Neu-Süd-Wales	17 071 945	7 824	16 045	1064
Queensland	2 592 139	1 223	9 064	286
Süd-Australien	4 805 934	3 027	16 019	300
Victoria	71 058 940	30 500	73 943	961

Wagen dritter Classe existieren nur mehr auf einer kleinen Linie von Süd-Australien und in Queensland. Auf allen anderen Linien sind solche schon seit Jahren abgeschafft, da sie sich nicht rentierten.

Das Überwiegen des Passagierverkehrs in Victoria kommt hauptsächlich auf Rechnung des ungeheuren Verkehrs der Stadtbahn von Melbourne.

Der Localverkehr um Sydney wird von den verschiedenen Linien der staatlichen Dampftramway besorgt, die der Direction der Staatsbahnen untersteht. In dem in Rede stehenden Jahre wurden darauf 57 463 450 Passagiere befördert, was eine Netto-Einnahme von 243 508 £ = 5,31 % des Anlagecapitals abwarf.

Die Anzahl der Locomotiven und Güterwagen betrug:

In Neu-Süd-Wales	439	resp.	9304
„ Queensland	230	„	3577
„ Süd-Australien	202	„	5160
„ Victoria	430	„	7099

Den Bedarf an Personen- und Güterwagen bauen sich alle Colonien selbst. Locomotiven baut gegenwärtig nur Victoria. In Neu-Süd-Wales und allen übrigen Colonien werden nur Theile von Locomotiven erzeugt; der Bedarf an Maschinen muss aus England bezogen werden.

Schienenmaterial wird durchwegs aus dem Auslande bezogen.

b) Post- und Telegraphenwesen. — 1. Postwesen. Die Statistik des Post- und Telegraphenwesens gibt einen guten Maßstab für die Beurtheilung der Prosperität eines Staatswesens. Die folgende, dem *Yearbook of Australia* (1891) entnommene Zusammenstellung zeigt deutlich, mit welchen Riesenschritten der Verkehr in den einzelnen Colonien gewachsen ist:

Bezeichnung	Neu-Süd-Wales 1880	Neu-Süd-Wales 1889	Queensland 1880	Queensland 1889	Süd-Australien 1880	Süd-Australien 1889	Tasmanien 1880	Tasmanien 1889	Victoria 1880	Victoria 1889	West-Australien 1880	West-Australien 1889	Neu-Seeland[1] 1880	Neu-Seeland[1] 1889
Revenuen des Postdienstes £	194 084	395 583	46 578	134 843	136 161	208 118	19 484	39 536	204 171	701 203	9 655	13 073	—	327 916
Revenuen des Telegraphendienstes £	84 110	186 861	35 878	93 296			5 008	14 877	61 478	159 093	3 358	10 036	—	
Ausgaben des Postdienstes £	268 128	393 606	107 539	221 287	169 013	177 987	27 151	44 282	383 414	595 849	29 908	33 702	—	274 432
Ausgaben des Telegraphendienstes £	114 717	178 931	63 565	117 887			10 847	21 252					—	
Anzahl der Postämter	1 046	1 566	378	834	468	595	201	293	1 100	1 640	—	200	—	—
Ausdehnung der Postrouten (engl. Meil.)	22 427	28 718	20 773	27 249	8 901	9 413	1 831	2 868	11 296	13 692	196 684[2]	762 887[2]	—	—
Anzahl der Telegraphenstationen	289	485	159	343	159	210	64	130	286	718	27	42	—	473
Ausdehnung des Telegraphennetzes (engl. Meil.)	13 188	22 606	8 150	17 193	6 904	11 677	963	1 889	6 020	8 241	1 872	3 545	—	11 617
Betrag der abgesandten Postanweisungen £	669 022	1 888 226	149 926	382 343	123 461	208 060	68 948	157 963	423 313	780 590	9 253	25 129	—	—
Betrag der ausbezahlten Postanweisungen £	583 340	1 108 098	102 575	263 851	79 822	201 503	45 423	130 680	485 888	705 653	1 755	10 410	—	—
In der Postsparcasse liegendes eingezahltes Capital £	586 496	1 729 890	760 443	1 597 784	—	—	—	51 988	756 049	1 790 756	22 724	32 146	—	2 191 451

Post- und Telegraphenverkehr des Jahres 1889.

Bezeichnung	Neu-Süd-Wales	Queensland	Süd-Australien	Tasmanien	Victoria	West-Australien	Neu-Seeland
Beförderte Telegramme	3 433 562	1 192 473	984 180	371 608	2 398 063	197 587	1 802 987
Beförderte Briefe und Postkarten	51 407 600	11 580 355	16 388 607	4 814 239	43 976 394	235 229	21 274 396
Beförderte Pakete	7 606 600	1 509 400	913 122	651 706	5 726 110	169 549	102 134
Beförderte Zeitungen[3]	34 412 500	8 792 069	9 085 714	4 319 394	16 661 546	1 036 327	—
Anzahl der Briefe durchschnittlich pro Einwohner	45	28	51	32	39	52	32

[1]) Für Neu-Seeland sind die verfügbaren Daten sehr lückenhaft. [2]) Hier dürfte ein Fehler unterlaufen sein. [3]) In Neu-Süd-Wales, Queensland und Tasmanien aufgegebene Zeitungen werden in allen Colonien portofrei befördert. Innerhalb West-Australiens sind in dieser Colonie aufgegebene Zeitungen ebenfalls portofrei.

Australien gehört dem Weltpostvereine nicht an, sein Beitritt zu diesem würde durch die daraus resultierende Verminderung des Portos eine bedeutende Vermehrung des Briefverkehres zur Folge haben.

Mit 1. Jänner 1891 wurde seitens der australischen Coloniengruppe der Versuch gemacht, das Briefporto der überseeischen Post herabzusetzen, und zwar jenes der einfachen Briefe von 6 Pence (26 kr. ö. W. i. G.) auf $2^1/_2$ Pence (etwa 11 kr. ö. W. i. G.) und die Einschreibegebür von 4 Pence (17 kr.) auf 2 Pence (9 kr.). Schon im Monate Februar desselben Jahres jedoch wurde wieder auf den alten Tarif zurückgegangen, weil (nach dem „*Adelaide Advertiser*“, dem „*Melbourne Age*“, dem „*Melbourne Argus*“ und anderen Zeitungen) Frankreich und Italien die erniedrigten Postsätze nicht anerkennen wollten und bei der englischen Regierung dagegen Protest eingelegt hatten.

Die überseeische Post wird entweder über Suez oder über S. Francisco expediert. Auf der ersteren Route sind von Australien und England im Contractswege subventioniert die „*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*“ und die „*Orient Steam Navigation Company*“, beide mit vierzehntägigem Dienste, so dass die Abfahrtstage der beiden Gesellschaften wöchentlich alternieren. Ferner befördern Post auf dieser Linie die Dampfer der „*Messageries Maritimes*“ (Noumea Linie, via Mauritius) und der „*Norddeutsche Lloyd*“ unter Contracten mit der französischen, resp. deutschen Regierung mit vierwöchentlichem, resp. einmonatlichem Dienste, und endlich die „*British India Company*“ (*Queensland Royal Mail Steamers*“, via Torres-Straße) mit vierwöchentlichem Dienste. Nach San Francisco verkehrt die neuseeländische „*Union Steamship Company*“ alle vier Wochen. Die Subventionscontracte der letzteren Gesellschaft, deren Dienst fast allein Neu-Seeland zu gute kommt, wurden 1890 dahin modificiert, dass die australischen Colonien nur mehr im Verhältnisse des von ihnen beigestellten Gewichtes an Postsendungen beisteuern. Die via Suez zu befördernde Post der Osthälfte Australiens kommt per Bahn nach Adelaide, wo sie auf dem Postdampfer verladen wird. Ebenso wird die ankommende Post von Adelaide aus per Bahn nach Victoria, Neu-Süd-Wales und Queensland gesendet.

Die durchschnittliche Transitdauer der Postsendungen beträgt auf der Reise nach London

von	Neu-Süd-Wales	via S. Francisco	41 Tage;	via Brindisi	38	Tage
„	Queensland	„ „	43 „ ;	„ „	40	„
„	Süd-Australien	„ „	43 „ ;	„ „	33	„
„	Tasmanien	„ „	44 „ ;	„ „	38	„
„	Victoria	„ „	42 „ ;	„ „	$36^1/_2$	„
„	West-Australien	„ „	— „ ;	„ „	$29^1/_2$	„

Umgekehrt dauert der Transit von London

nach	Neu-Süd-Wales	via S. Francisco	41 Tage;	via Brindisi	36	Tage
„	Queensland	„ „	43 „ ;	„ „	38	„
„	Süd-Australien	„ „	$42^1/_2$ „ ;	„ „	$33^1/_4$	„
„	Tasmanien	„ „	44 „ ;	„ „	37	„
„	Victoria	„ „	42 „ ;	„ „	$34^1/_2$	„
„	West-Australien	„ „	— „ ;	„ „	$29^1/_4$	„

2. Dampferverbindungen mit Australien. Der erste Dampfer, die Sophia Jane, gelangte 1831 von England nach Australien, und noch vor etwa

20 Jahren war die Ankunft eines größeren Dampfers in Australien als Ereignis zu bezeichnen. Man versuchte wiederholt eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen dem Mutterlande und Australien herzustellen, aber die große Menge Kohle, welche für die Reise um das Cap der guten Hoffnung damals von den Dampfern benöthigt wurde, bildete ein fast unüberwindliches Hindernis.

Die „*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*" eröffnete im Jahre 1860 eine combinierte Route von England nach Alexandrien und Port Said, sodann über Land nach Suez und von dort nach Indien, resp. Sydney; doch ließ auch diese Verbindung viel zu wünschen übrig, bis die Eröffnung des Suez-Canals eine vollkommene Umwälzung in der oceanischen Dampfschiffahrt verursachte. Es bildeten sich zahlreiche Concurrenzgesellschaften, welche, in Schnelligkeit der Fahrt und Einrichtung der Schiffe miteinander wetteifernd, in kurzer Zeit die Communicationen Australiens mit der alten Welt auf den gegenwärtigen Grad von Vollkommenheit brachten. Personen, welche zwischen Europa und Australien verkehren, haben heutzutage mehrere Routen zur Auswahl und können sich, die Reisedauer und die Fahrkosten berücksichtigend, für die eine oder für die andere Linie entschließen.

I. Dampferlinien nach Europa.

Die älteste, größte und wichtigste Dampferlinie Australiens ist die „*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*" *(P. & O.)*.

Diese Gesellschaft, welche 49 Oceandampfer, worunter 4 mit über 6000 *t* besitzt, verwendet nur folgende Dampfschiffe für den australischen Dienst:

Name	Tonnen	Effective Pferdekräfte
Arcadia	6362	7000
Oceania	6362	7000
Victoria	6268	7000
Britannia	6257	7000
Cartage	5013	5000
Rom	5011	5000
Valetta	4919	5000
Marsilia	4919	5000
Paramatta	4771	4500
Ballarat	4748	4500

Die Passagiere können sich entweder in London einschiffen oder über den englischen Canal und Mitteleuropa nach Brindisi fahren und dort den Dampfer erreichen. Jede zweite Woche verlässt einer der obangeführten Dampfer London, fährt über Gibraltar und Malta nach Brindisi und erreicht Port Said 12 Tage nach dem Auslaufen von England. Die Reise wird durch den Suez-Canal und das Rothe Meer fortgesetzt und nach Anlaufen von Aden und Colombo ankert der Dampfer in King George Sound (Albany), Adelaide, Melbourne und Sydney, welch letzterer Hafen das Ende der Reise bildet und nach 48 Tagen erreicht wird, während Post und Passagiere, falls letztere sich von London über Land nach Brindisi und von Adelaide per Bahn nach Sydney begeben, für die Reise London—Sydney nur 37 Tage benöthigen.

Eine Fahrkarte 1. Classe von London nach Australien kostet 600 bis 700 fl., eine zweiter Classe 300—370 fl., Tour- und Retourbillets, giltig für neun Monate sind mit 1050 fl. für die erste Classe und 540—600 fl. für die zweite erhältlich, wobei die eventuelle Fahrkarte für die Eisenbahn von Calais nach Brindisi, resp. von Adelaide nach Sydney und umgekehrt mit einbegriffen ist.

An Wichtigkeit und Ansehen steht der *P. & O. Co.* zunächst die *Orient Steam Navigation Company.*

Diese Gesellschaft, welche im Jahre 1878 mit der bestimmten Absicht gegründet wurde, den Handel zwischen England und Australien zu entwickeln, besaß anfänglich keine eigentliche Flotte; sie unterhielt die regelmäßige Verbindung durch gemietete Dampfer, welche nur nothdürftig für Passagiere eingerichtet waren. Gegenwärtig besitzt die *Orient Line* 11 Dampfer und unterhält regelmäßige Fahrten in Zwischenräumen von 14 Tagen.

Die Dampfer dieser Linie sind:

Name	Tonnen	Pferdekräfte
Austral	5524	7000
Cuzco	3898	4000
Garonne	3876	3000
Iberia	4661	4200
Liguria	4648	4200
Lusitania	3877	4000
Orient	5365	6000
Orizaba	6077	7000
Ormuz	6031	8500
Oroya	6057	7000
Orotava	5552	7000

Der directe Dampferverkehr geht von London über Plymouth, Gibraltar, Neapel, Suez-Canal, Colombo, Albany, Adelaide und Melbourne nach Sydney.

Die *Compagnie des Messageries Maritimes* hat erst im November 1882 mit dem Dampfer Natal ihre Fahrten nach Australien eröffnet und von dieser Zeit an dieselben sehr regelmäßig eingehalten. Die australische Route der *Messageries*-Dampfer geht von Marseille aus über Port Said, Suez, Aden und Mahé nach Albany, Adelaide, Melbourne und Sydney bis Noumea (mit Anschluss in Aden nach Bombay und in Mahé nach Ostafrika, Mauritius und Réunion). Laut Fahrplan ist die Reisedauer von Marseille nach Adelaide mit 32 Tagen bemessen, doch kommen die neueren Dampfer für gewöhnlich zwei, ja sogar drei Tage früher an.

Die für Australien bestimmten Schiffe der „*Messageries Maritimes*“ werden gegenwärtig reconstruiert und neue große Dampfer sollen die jetzt verkehrenden in der kürzesten Zeit ganz ersetzen. Ein neuer Dampfer, der Australien, mit 6428 *t*, unternahm schon im März 1890 seine erste Fahrt und legte die Reise Marseille—Adelaide, mit einer mittleren Geschwindigkeit von $16^1/_2$ Meilen fahrend, in 29 Tagen zurück.

Der Fahrtarif der *Messageries Maritimes*-Dampfer ist beinahe gleich dem der vorangeführten englischen Gesellschaften, und zwar von Marseille nach Adelaide:

	1. Classe Salon	2. Classe Salon	3. Classe
	650 fl.	400 fl.	200 fl.
Tour- und Retourkarten giltig für			
9 Monate	1050 fl.	640 fl.	340 fl.
12 "	1150 "	680 "	360 ",

wobei jedem Passagier erster Classe und zweiter Classe die Benützung einer halben Schlafcabine und jenen dritter Classe eine Schlafstelle im gemeinschaftlichen Schlafraume zur Verfügung steht. Natürlich ist die Verköstigung während der Reise überall mitgerechnet.

Der „*Norddeutsche Lloyd*“ wurde im Jahre 1856 ins Leben gerufen und unterhielt anfänglich nur die Linie Bremen—Hull—London; einige Jahre später ward die Verbindung mit New-York eröffnet und selbe sodann nach Westindien ausgedehnt. Als im Jahre 1878 der *Norddeutsche Lloyd* auch eine Linie nach Brasilien und La Plata in seinen Fahrplan aufnahm, wurden die vorhandenen Dampfer speciell für diese Reisen verwendet, während für die New-Yorker Linie eine ziemliche Anzahl großer, neuer Dampfer (LAHN und Schwesterschiffe) gebaut wurden. Der *Norddeutsche Lloyd* erhielt damals keinerlei Subvention, doch als man im Jahre 1885 in Deutschland, um den Handel mit Australien, Ostafrika und den neuen deutschen Colonien zu fördern bestrebt war und einen höheren Wert darauf legte, die Fahrten unter eigener Flagge zu machen, gieng der Reichsrath mit der Lloydgesellschaft einen Contract ein, wonach sich letztere verpflichtete, gegen eine jährliche Subvention von 2 180 000 fl.

1. eine Postdampferlinie nach China und Japan;

2. eine Linie nach dem australischen Continent mit Anschlusslinie nach Samoa und Tonga und

3. eine Zweiglinie Brindisi—Port Said zu unterhalten und monatlich je eine solche Fahrt zu unternehmen.

Diese Linien wurden im Juli 1886 eröffnet. Der Dampfer der australischen Linie geht von Bremen aus, berührt Antwerpen und Southampton und kommt in Genua nach achttägiger Reise an. In Port Said trifft derselbe mit dem Dampfer der Nebenlinie Brindisi—Port Said zusammen und setzt seine Reise über Suez, Aden, Colombo, Adelaide und Melbourne bis Sydney fort, welcher Hafen die Endstation der Linie bildet. Für diese Reise stehen gegenwärtig in Verwendung die folgenden Dampfer:

Name	Tonnen	Pferdekräfte
KAISER WILHELM II.	6947	6500
ELBE	4510	5600
HABSBURG	3094	2300
SALIER	3084	2300
HOHENZOLLERN	3092	2300

Der Dampfer LÜBECK derselben Gesellschaft besorgt die monatliche Verbindung Sydneys mit Samoa und Tonga.

Ferner unternehmen einige Dampfer der *Deutsch-australischen Dampfschiffs-Gesellschaft* seit 3 Jahren ziemlich schnelle Fahrten zwischen Hamburg und den Hauptstädten Australiens, doch hat diese Gesellschaft noch keine regelmäßige Linie eröffnet, und die jetzt verkehrenden Schiffe (ELBERFELD, BARMEN, ESSEN u. s. w.) halten mit den mit jeglichem Comfort ausgestatteten

Dampfern der übrigen Gesellschaften keinen Vergleich aus und dürften sich kaum für den Passagierverkehr eignen.

Eine weitere Dampferlinie, welche zwar regelmäßig, aber nur während der sechs Monate der sogenannten Wollesaison verkehrt, ist die *Anglo-Australian Steam Navigation Company* auch „*Port*“ *Line* genannt. Die *Port Line* verfügt über eine ziemliche Anzahl von Dampfern (worunter 10 von über 4000 *t*), welche fast ausschließlich zum Transport von Wolle verwendet werden und zwischen den Häfen Sydney, Melbourne, Adelaide und London verkehren. Erst beim Bau der neueren Dampfer (Port Pirie, Port Denison, Port Caroline etc.) wurde auf eine entsprechende Unterbringung von Passagieren Bedacht genommen, während früher sich die Gesellschaft nur fallweise mit dem Personentransport befasste.

Die *New Zealand Shipping Company* besaß bis vor kurzem nur eine größere Anzahl von Hochsee-Segelschiffen (meistens Klipper) und baute später folgende 5 Dampfer, mit welchen sie eine directe Linie zwischen London und Neu-Seeland unterhält:

Name	Tonnen	Pferdekräfte
Tongariro	4163	4000
Aorangi	4163	4000
Rimutaka	4473	4000
Ruapehu	4163	4000
Kaikoura	4474	4000

Diese Dampfer wurden von der Gesellschaft angeschafft, um den Transport von gefrorenem Fleische von Neu-Seeland nach London zu besorgen, sind demnach alle mit Refrigeratoren und Kühlräumen versehen und besitzen überdies bequeme, elegante Räumlichkeiten für Passagiere. Ihre Touren sind immer Reisen um die Erde. Einmal monatlich verlässt ein Dampfer dieser Gesellschaft London und fährt nach Plymouth, wo er am nächsten Tage anlangt, um die Post einzuschiffen. Von hier fährt derselbe direct nach Madeira, hält hier nur 6 oder 8 Stunden, um Kohle und Proviant zu ergänzen und setzt sodann die Reise nach Capstadt fort, wo der Aufenthalt selten mehr als 8 Stunden dauert. Von der Capstadt wird in 17 Tagen Hobart erreicht und hier schiffen sich alle nach Australien und Tasmanien reisenden Passagiere aus, während der Dampfer nach wenigen Stunden nach Neu-Seeland abgeht.

Für diese Route (London—Plymouth—Neu-Seeland) werden 37 bis 38 Tage in Anspruch genommen; bei der Rückfahrt von Neu-Seeland nimmt der Dampfer Cours auf Cap Horn und umfährt dasselbe ungefähr am 14. Reisetag. Am 21. oder 22. Tag wird Rio de Janeiro erreicht und schon am nächstfolgenden Tage nach Teneriffa ausgelaufen; diese Reise dauert bei 12 Tage, während von Teneriffa nach Plymouth $4^1/_2$ bis 5 Tage benöthigt werden. In weiteren 24 Stunden langt der Dampfer in seiner Endstation, London, an. Der „Aorangi“ hat im Mittel von drei aufeinanderfolgenden derartigen Weltumseglungen 39 Tage und 7 Stunden für die Fahrt nach Neu-Seeland und 36 Tage 20 Stunden für die Rückfahrt bis Plymouth gebraucht, also zusammen 75 Tage 3 Stunden.

II. Dampferlinien nach China, Japan, S. Francisco.

Die *Eastern and Australian Steamship Company* besorgt den Verkehr zwischen Australien, Java, Singapore und Hongkong; behufs Vermittlung der Post zwischen England und Queensland haben diese Dampfer directen Anschluss mit dem Dampfer der *„P. & O. Company“*. Die regelmäßigen Fahrten finden alle 14 Tage statt, zur Zeit der Thee-Ernte wird jedoch die Zahl dieser Fahrten verdoppelt. Sehr populär macht sich die Gesellschaft in Australien durch das Unternehmen von jährlich ein oder zwei Rundreisen nach China und Japan. Hiezu wird einer der größten und bequemsten Dampfer der Gesellschaft gewählt, welcher, von Adelaide auslaufend, alle Haupthäfen Australiens, dann alle größeren Städte der Java- und Sunda-See, sodann jene der japanesischen und chinesischen Küste besucht, und nach ungefähr 10 Wochen nach Australien zurückkehrt.

Der Postdienst zwischen Europa und Australien via S. Francisco ist in den Händen der *Union Steamship Company of New-Zealand* im Vereine mit der *Oceanic Steamship Company of S. Francisco.*

Die zu dieser Linie verwendeten Dampfer haben ein Deplacement von etwa 3000 Tonnen und sind meistens moderner Construction (Alameda, Mariposa, Australia und Zealandia). Als Ausgangsstation der Linie ist Sydney einerseits und S. Francisco andererseits zu betrachten. Die Verbindung ist eine monatliche; der Dampfer berührt Auckland und Honolulu und benöthigt zur Traversade 24 Tage. Fahrbillets können sowohl bis S. Francisco als auch bis England genommen werden, wobei die Reise von S. Francisco nach New-York mit der Pacific-Bahn und von da mit Dampfer nach Southampton (London) fortgesetzt wird. Eine combinierte Fahrkarte Sydney—London kostet für Salonpassagiere (Eisenbahn eingerechnet) 660 fl. und für Zwischendeckpassagiere 320 fl.

Die *China Navigation Company* ist eine ältere anglo-chinesische Gesellschaft, welche erst seit 1883 auch eine australische Linie unterhält. Die Reise Hongkong—Melbourne, über Port Darwin, die Haupthäfen Queenslands und Sydney, nimmt durchschnittlich 21 bis 22 Tage in Anspruch. Die Dampfer dieser Gesellschaft werden von vielen Personen, die vergnügungshalber nach Europa reisen, den directen Linien vorgezogen. In Hongkong hat man sodann die Wahl zwischen der S. Francisco- und der Colombo-Port Said-Route.

III. Intercoloniale Dampferlinien.

West-Australien. Alle Dampfer der *„P. & O. Company“*, der *„Orient Line“* und der *„Messageries Maritimes“* berühren als ersten australischen Hafen Albany und vermitteln die Verbindung West-Australiens mit den übrigen Colonien. Fremantle hat 4mal jährlich directe Verbindung mit London durch einen der zwei Dampfer, die von der Colonialregierung West-Australiens subventioniert sind (*Blue Funnel Company*). Kleinere der *Adelaide Steamship Company* angehörige Dampfer verkehren zwischen Port Darwin (Nordterritorium S.-A.) längs der Küste West-Australiens bis Port Adelaide.

Süd-Australien. Nach Verlassen von Albany berühren alle aus Europa kommenden Postdampfer Port Adelaide und ankern dortselbst auf

der Rhede vor dem Semaphore Pier. Die subventionierte *„Adelaide Steamship Company“* hält eine 14tägige Verbindung mit Fremantle und eine wöchentliche mit den Häfen der östlich gelegenen Colonien aufrecht. Im Norden dieser Colonie ist Port Darwin der erste australische Hafen der *„British India Steam Navigation Company“*, und alle Dampfer der *China Steam Navigation Company“* und der *„Eastern Australian Steamship Company“* laufen denselben an.

Victoria. Der nächste Hafen der oceanischen Dampfer nach dem Auslaufen von Port Adelaide ist die Hobson Bay (Melbourne), und zwar legen die Dampfer der *„P. & O. Company“* und jene der *„Orient Line“* in Williamstown an, während die der *„Messageries Maritimes“* und des *„Norddeutschen Lloyd“* Passagiere und Ladung in Sandridge (Port Melbourne) ausschiffen.

Die Dampfer der *„Australasian Steamship Company“* verkehren jeden zweiten Tag zwischen Melbourne, Sydney und Brisbane, dann zwischen Melbourne, Launceston und Hobart, und Neu-Seeland. Ferners unterhält die *„Tasmanian Steamship Company“* ebenfalls eine regelmäßige Verbindung zwischen Melbourne und den tasmanischen Häfen.

Unzählige kleine Dampfer laufen continuierlich den schiffbaren Theil des Yarra-Flusses auf- und abwärts, und fast alle nicht regelmäßigen Dampfer, welche nach Sydney bestimmt sind, laufen vorerst Port Melbourne an.

Tasmanien. Hobart ist der einzige australische Hafen, welcher von den directen Dampfern der *„New Zealand Shipping Company“* (Linie London—Auckland) angelaufen wird. Die *„Tasmanian Steam Navigation Company“* besorgt den Verkehr zwischen den tasmanischen Häfen untereinander und unternimmt zweimal wöchentlich directe Fahrten zwischen Hobart und Sydney, und Hobart, Launceston und Melbourne. Hobart ist ferners eine der Hauptstationen der *„Australian United Steam Navigation Company“*.

Neu-Süd-Wales. Sydney, Endstation der *„P. & O. Company“* und der *„Orient Line“* ist auch der Endhafen für die Dampfer der *„British India Steam Navigation Company“*, welche in Anschluss an die europäische Linie zwischen Calcutta und Australien via Torres-Straße verkehren.

Von den vielen Dampferlinien, welche als Ausgangsstation Sydney haben, wären anzuführen:

die Lunds-Linie; — Waaren-Dampfer via Capstadt nach London;

die Linie der *„Messageries Maritimes“* nach Neu-Caledonien, und jene der *„Australasian United Steam Navigation Company“* nach Neu-Caledonien, den Fidji-Inseln und Neu-Hebriden.

Außerdem hat Sydney tägliche Dampferverbindung mit Melbourne und Adelaide, mit Tasmanien und Queensland und zweimal wöchentlich mit Neu-Seeland.

Queensland. Dessen Hauptstadt Brisbane wird von allen Dampfern, welche zwischen Europa und Australien — via Torres-Straße — verkehren, angelaufen und ist Endstation für den Dampfer der *„British India Steam Navigation Company“* (Linie: Indien—Java—Queensland.)

Neu-Seeland. Die zahlreichen Dampfer der „*Union Steamship Company of New Zealand*" vermitteln den Passagier- und Waarenverkehr zwischen allen Städten Neu-Seelands und erhalten eine zweimal wöchentliche Verbindung mit Australien, während die Dampfer der „*Australasian United Steamship Company*" einmal wöchentlich solche Fahrten unternehmen. Die „*Northern Steamship Company*" von Auckland verkehrt um die Nordinsel zwischen New Plymouth und Auckland.

Wellington und Littleton sind abwechselnd die Abfahrtsstationen der directen Dampfer der „*New Zealand Shipping Company*", welche monatlich via Cap Horn—Rio de Janeiro nach England und um das Cap der guten Hoffnung zurückfahren.

Der Dampfer der Sydney—S. Francisco-Linie läuft Auckland 5 Tage nach der Abfahrt von Sydney an.

3. Telegraphenverbindungen Australasiens. Eine ununterbrochene Landlinie läuft längs der Küste Australiens von der Roebuck Bay (W.-A. etwa $18^1/_2{}^0$ Südbreite) über Perth, Albany, Eucla, Adelaide, Portland, Melbourne, Newcastle, Sydney, Brisbane und Cooktown bis zum Cap York in der Torres-Straße. Von diesem Stamme geht ein besonders im Osttheile Australiens ausgebildetes Netzwerk von Telegraphenlinien aus, das alle halbwegs bedeutenden Ansiedelungen einschließt. Die große Telegraphenlinie von Adelaide quer durch den Continent nach Port Darwin wurde gebaut, um von dort aus ein Kabel nach Europa zu legen. Das Kabel ist ein doppeltes und führt nach Java. Die Bodenbeschaffenheit der Sunda-See gab jedoch zu mannigfachen Störungen Anlass, welche die „*Eastern Extension, Australasian and China Telegraph Company*" veranlassten, ein drittes Kabel von der bereits genannten Roebuck Bay nach Java zu legen.

Ein Kabel verbindet Sydney mit Nelson (Neu-Seeland), das seinerseits wieder durch Kabel mit Wellington und Wanganui verbunden ist.

Am Grunde der Bass-Straße liegen zwei weitere Kabel, welche den Telegraphenanschluss von Launceston, und damit von Tasmanien, an das australische Netz bewirken.

Geplant, aber wohl noch in weiter Zukunft liegend, ist die Legung eines Kabels von Sydney aus entweder direct oder mit Berührung des Nordendes von Neu-Seeland über Honolulu nach S. Francisco oder nach Vancouver.

Handelsverhältnisse Australasiens.

a) Im allgemeinen. Es fand bereits wiederholt Erwähnung, dass der Außenhandel der australasischen Coloniengruppe fast lediglich in dem Exporte von Rohproducten und dem Importe von manufacturierten Gütern besteht. Der intercoloniale Handel dagegen ist zum großen Theile ein Durchfuhrshandel, da einerseits die ankommenden Güter sich an bestimmten Plätzen sammeln (hauptsächlich in Melbourne und Sydney), um von dort nach den einzelnen Absatzgebieten vertheilt zu werden, andererseits auch die zu exportierenden Güter die Verschiffung aus gewissen Häfen vorziehen — oder aus den ursprünglichen Heimatshäfen nicht directe verschifft werden können, weil diese keine unmittelbare Verbindung mit den Bestimmungsorten besitzen.

Wie der Handel der australischen Colonien sich entwickelte, zeigt die nachfolgende Zusammenstellung der Export- und Import-Werte für eine Reihe von Jahren:

Jahr	Neu-Süd-Wales		Queensland		Süd-Australien		Tasmanien		Victoria		West-Australien		Summe	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausf.	Einfuhr	Ausfuhr
	£													
1840	2 578 822	1 270 832	—	—	303 357	32 079	988 356	867 007	435 367	128 860	—	—	4 305 902	2 298 778
1850	1 333 413	1 357 784	—	—	845 572	570 817	658 540	613 850	744 925	1 041 796	52 351	22 135	3 634 801	3 606 382
1860	7 519 285	5 072 020	742 023	523 477	1 639 591	1 783 716	1 068 411	962 170	15 093 730	12 962 704	169 075	89 247	26 232 115	21 393 334
1870	7 757 281	7 990 038	1 577 339	2 533 732	2 029 793	2 419 488	792 916	648 709	12 455 758	12 470 014	213 259	200 985	24 826 346	26 262 966
1880	13 950 075	15 525 138	3 087 296	3 448 160	5 581 497	5 574 505	1 369 223	1 511 931	14 556 894	15 954 559	353 669	499 183	38 898 654	42 513 476
1887	18 806 236	18 496 917	5 821 611	6 453 945	5 096 293	5 330 780	1 596 817	1 449 371	19 022 151	11 351 145	666 344	604 655	51 009 452	43 686 813
1888	20 885 557	20 859 715	6 646 738	6 126 362	5 413 638	6 984 098	1 610 664	1 333 865	23 972 134	13 853 763	786 250	680 344	59 314 981	49 838 147
1889	22 863 057	23 294 934	6 052 562	7 736 309	6 804 451	7 259 365	1 611 030	1 459 857	24 402 760	12 734 734	818 127	761 392	62 551 992	53 246 591
1890	22 615 000	22 046 000	5 066 700	8 554 512	8 262 673	8 287 378	—	—	22 954 000	13 266 000	874 447	671 853	ca. 61 500 000	ca. 54 300 000
1891	25 383 397	25 944 020	5 079 004	8 305 387	9 956 542	10 512 049	2 051 964	1 440 818	21 711 608	16 006 743	1 280 093	799 466	65 362 608	63 008 483

In diesen Ziffern drückt sich der Sprung sehr deutlich aus, den die Entdeckung von Gold in ganz Australien verursachte.

Geeignet, das Bild der Entwicklung des australischen Handels zu vervollständigen, ist auch die nachstehende Zusammenstellung über den Schiffsverkehr einer Reihe von Jahren:

Jahr	Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe											
	Neu-Süd-Wales[1])		Queensland[2])		Süd-Australien		Tasmanien		Victoria		West-Australien	
	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus
1830	31 255	28 822	—	—	—	—	26 582	25 045	—	—	—	—
1840	135 542	129 370	—	—	35 791	47 996	85 081	66 701	43 416	34 334	—	—
1850	126 185	176 762	—	—	86 583	87 872	104 017	108 848	109 030	87 087	15 988	14 748
1860	427 835	431 484	45 736	39 503	100 681	108 355	116 172	118 243	581 642	599 137	54 564	62 615
1870	689 820	771 942	133 292	127 992	140 081	147 908	105 647	107 263	663 764	681 098	65 716	67 730
1880	1 242 458	1 190 321	633 673	621 903	590 085	610 819	205 217	208 086	1 078 885	1 101 014	123 985	126 444
1887	2 142 457	2 180 301	[2])468 108	[2])456 052	841 422	836 461	360 404	374 895	1 920 180	1 938 063	249 813	214 824
1888	2 414 750	2 350 669	478 517	517 712	973 479	1 000 172	385 650	390 628	2 182 071	2 125 812	402 807	409 586
1889	2 632 081	2 689 098	506 780	494 229	978 532	980 810	458 247	453 999	2 270 827	2 328 351	497 232	507 586

[1]) Die Ziffern für das anfangs mit Neu-Süd-Wales vereinigte Victoria sind auch in dieser Periode getrennt gegeben, jene für Queensland jedoch erst vom Jahre 1860 angefangen.

[2]) In Queensland wurde bis 1887 jedes in einen Hafen einlaufende Schiff als neuhinzugekommen gezählt, auch wenn es aus einem Hafen der Colonie selbst kam.

Von dem Handelsverkehr der letzten Jahre betreffen etwa 41% das Mutterland, 46% sind intercolonial und nur 13% berühren andere Länder.

b) **Theilnahme von Österreich-Ungarn am Handel Australiens.** Wie groß der Antheil ist, welchen die österreichisch-ungarische Monarchie [1]) an diesem Handel nimmt, kann aus den bisherigen statistischen Daten der Colonien nicht entnommen werden, da es erst vor kurzem den Bemühungen des k. u. k. Consuls in Melbourne gelungen ist, durchzusetzen, dass die amtliche Handelsstatistik nach Provenienz der Erzeugnisse geordnet werde. Bis jetzt wurden die ankommenden Waren nur nach den Verschiffungshäfen registriert, und diese waren für die aus der Monarchie stammenden Waren in den allermeisten Fällen deutsche. Bis zum Jahre 1891 konnte auch aus der österreichischen Handelsstatistik der Verkehr mit den australasischen Colonien nicht ersehen werden. Die erst seit Beginn des genannten Jahres eingeführte Art der Aufzeichnung gestattet für dieses folgende Daten über den commerziellen Verkehr der Monarchie mit Britisch-Australien anzuführen:

[1]) Bezüglich dieses Abschnittes ist der Verfasser vor allem Herrn Consul C. Pinschof in Melbourne zu großem Dank verpflichtet für zahlreiche Suggestionen, die umso wertvoller sind, als sie von einem mit den Handels- und Platzverhältnissen durchaus vertrauten Manne kommen, der selbst einer der Chefs eines großen Exporthauses ist.

Nr. des Zoll-Tarifes	Ware	Import aus Austral.		Export n. Austral.	
		Menge	Handelsw. in fl. ö. W.	Menge	Handelsw. in fl. ö. W.
		Mengeneinheit in Metercentner			
2	Kaffee	56	6 624	—	—
4—8	Gewürze	25,50	901	—	—
21	Tabak, roh	129	17 222	—	—
60	Felle und Häute, roh	115	6 148	—	—
68	Ceresin, Walrath	1	178	—	—
69	Thierische Talge	1 510	46 055	—	—
71	Nicht besonders benannte Fette und Fettgem., Fischthran u. Elainsäure	314	6 886	—	—
76	Gebrannte geistige Flüssigkeiten	1	97	—	—
77	Wein etc.	—	—	10	241
95	Werkholz	1	24	—	—
97—101	Drechsler- u. Schnitzstoffe[1]	211	3 517	4	360
104—108	Div. Arznei- u. Parfumeriestoffe	0,50	350	—	—
109	Farbhölzer	100	750	—	—
118	Gummen und Harze	61	5 575	—	—
121	Mineralöle und Harze	—	—	12	96
122	Baumwolle	707	32 375	—	—
128—135	Baumwollwaren	—	—	20	4 192
136	Hanf und Hanfwerg	13	455	—	—
152	Schafwolle	16 187	1 945 793	—	—
176	Kleidungen, Wäsche, Putzwaren	—	—	12,50	6 358
194—195	Papierwaren[2]	—	—	3,50	590
213 - 215	Leder	22	2 843	—	—
218	Schuhwaren	—	—	58	27 631
216, 217, 219	Andere Lederwaren	—	—	16,30	46 891
220	Pelzwerk, nicht confectioniert	34,50	22 092	—	—
223	Möbel, hölzerne	—	—	708	30 191
222, 224 225	Andere Holzwaren	—	—	136,50	28 560
225—229	Feine Korbflechtwaren	—	—	6,50	816
	Hölzernes Spielzeug	—	—	0,50	60
232—234	Hohlglas	—	—	49	1 614
237—243	Andere Glaswaren (Luxusglaswaren)	—	—	315	16 277
255	Porzellan	—	—	44	1 570
249-254, 256	Andere Thonwaren[3]	—	—	63	5 020
262—272	Eisenwaren[4]	—	—	210	42 780
274	Zink	—	—	10	330
275	Zinn	55	6 380	—	—
278—281	Metallwaren aller Art[5]	—	—	27	7 310
298—299	Instrumente d. Z. T. Nr. 298 u. 299[6]	—	—	5,30	5 315
300	„ musikalische	—	—	1,50	425
304—306	Alle Waren d. Z. T. Nr. 304—306[7]	—	—	3,80	1 900
307—315	Kurzwaren	—	—	16,92	14 288
325 - 327, 329—337	Andere chemische Producte, Farb-, Arznei- u. Parfumeriewaren[8]	—	—	28	2 280
	Summe	19 543,50	2 104 301	1 761,32	245 095
	oder annähernd in £		175 358		20 425

[1]) Cocosnüsse, Schildpatt, Perlmutter, Fischbein, rohe Korallen.

[2]) Waren aus Papier, Pappe, Papiermaché oder Holsfasermasse, Luxuspapetrie, Cartonnage, Chromolithographien, Spielwaren, Papierwäsche.

[3]) Terracotta, Chamotte, Schmelztiegel, Öfen, Kacheln etc.

[4]) Gemeiner Eisenguß, gemeine Eisen- und Stahlwaren, Kessel, gelochte Bleche, Waren aus Schwarzblech, Eisenbahnräder, Nägel, Wagenfedern, landwirtschaftliche Geräthe, Drahttau, Drahtbürsten, gemeine Werkzeuge, feine Eisen- und Stahlwaren, feine Messerschmiedwaren, übersponnener Drath, Schreibfedern, Gewehrläufe und Gewehre, Nähnadeln.

[5]) Walzen, Siederohre, Kessel, Destillierapparate, Luxusgegenstände, Waren aus Packfong, Britannia, Bronze, Messing etc.

[6]) Astronomische, mathematische, chirurgische, optische, photographische.

[7]) Ordinäre (hölzerne) und Thurmuhren.

[8]) Druckerschwärze, Gelatine, Albumin, Äther, Collodium, Chloroform, Carbolsäure, Theerfarbstoffe, Siegellack, Tinten, Tusche, Bleistifte, Farben, Firnisse, Arznei- und Parfumeriewaren.

Ein Blick auf die Summenziffern der beiden Tabellen auf S. 450 u. 452 lehrt, wie unbedeutend der Handelsverkehr Australiens mit der österreichisch-ungarischen Monarchie ist. Es kann jedoch kein Zweifel darüber bestehen, dass die in vielen Richtungen hochentwickelte heimische Industrie es zustande bringen könnte, sich in dem emporblühenden Antipodenreiche für einige ihrer Zweige ein fast unlimitiertes Absatzgebiet zu schaffen, ebenso wie es gewiss von Vortheil wäre, die benöthigten Rohstoffe direct von den Ländern ihrer Herkunft, statt durch Mittelspersonen über den Londoner Markt zu beziehen.

Der k. und k. Consul für Victoria, Herr C. Pinschof, bezeichnet als Producte der heimischen Industrie, welche in Australien erfolgreich mit den von anderen Staaten eingeführten concurrieren könnten, insbesondere:

Möbel aus gebogenem Holze, Glaswaren, Porzellan, Thonwaren, Steingut;

Druckpapier, Schreib-, Pack-, Seiden- und Löschpapier;

Bleistifte, Holz- und Meerschaumpfeifen, Cigarrenspitzen;

Ganz'sche Rollmühlen und elektrische Maschinen;

Schuhwaren aller Art;

Claviere (Flügel- und Stutzflügel) Mundharmonikas (Thié);

Ätherische Öle;

Ledergalanteriewaren, Handschuhe und Fächer;

Maraschino; Würfelzucker; Leinenwaren; Parquetten; Zündhölzer; Lagerbier; billige Wiener Oelgemälde in Rahmen; Bijouterie (Mackowitsch und Scheid in Wien haben solche bereits eingeführt); Perlmutterwaren;

Seiden-Bänder und -Stoffe;

Wollsammte;

Brünner Kammgarnstoffe;

Gambroone (Kammgarn-Imitation aus Baumwolle);

Kunstschlösser und Metallbeschläge;

Dynamit;

Photographische Apparate, Materialien und Requisiten; Spazierstöcke und Schirmstöcke; endlich

Chirurgische Instrumente.

Unter den Bedingungen, unter welchen diese Artikel die Concurrenz aufnehmen könnten, spielt natürlich der Preis die erste Rolle.

An eine Concurrenz ist nur dann zu denken, wenn die Preise so gestellt werden, wie ein Käufer, der Cassa bei Verschiffung in London zahlt, es erwarten darf. Nachdem das Risico dadurch null ist, so muss der Preis eben so gestellt werden, dass kein Delcredere dabei berücksichtigt wird. Nur so kann es möglich werden, directen Bezug zu veranlassen.

Ferner darf der Fabrikant nicht versuchen, seinen Geschmack oder die Mode der Heimat einführen zu wollen; die Erzeugnisse müssen dem am Orte üblichen Geschmacke angepasst sein, welchen kennen zu lernen Aufgabe des interessierten Fabrikanten ist. Bei dem sehr bedauerlichen Mangel an Consularvertretung würde es sich lohnen, seitens der exportfähigen Häuser fähige Correspondenten nach Australien zu senden, welche das Terrain in jeder Beziehung zu studieren, insbesondere aber das Vorgehen der englischen und deutschen Firmen genauestens zu beobachten hätten, um, nicht in Anspruch genommen durch active mercantile Unternehmungen, die Producenten zu Hause stets auf dem Laufenden erhalten zu können.

Einige Gegenstände, speciell Porzellan und Glas, werden trotz geringer Qualität aus England mit allem Erfolge eingeführt, weil stets die neuesten

Muster auf den Markt gebracht werden. Durch englische, französische und deutsche Bezugsquellen ist man in Australien daran gewöhnt, stets das Neueste zu verhältnismäßig geringem Preise zur Auswahl zu bekommen.

Besonders gewarnt muss vor einigen oft gerügten Erbfehlern der heimischen Industriellen werden, die mit einem geringen Mehraufwand von Sorgfalt leicht zu vermeiden wären, und wahrscheinlich überhaupt nur begangen werden, weil die Producenten in der Monarchie ihre Abnehmer im Auslande für ebenso tolerant ansehen, wie jene im „gemüthlichen Österreich" — was durchaus nicht der Fall ist. Zu diesen Fehlern gehört vor allem die Unart einer nicht mustergetreuen Ausführung, die schon wiederholt gut eingeführte Artikel vom Platze verdrängt hat; ferner Mangel an Promptheit in der Ausführung von Ordres, und eigenmächtige Abänderung von solchen durch den Fabrikanten — nicht selten wird von einer Sorte mehr, von einer anderen weniger gesendet, als bestellt war.

Von Wichtigkeit ist auch die genaue Einhaltung der gegebenen Verladungs- und Verpackungsvorschriften; ein Abweichen davon hat nicht nur im Seeverkehr directen Schaden durch Bruch etc. zur Folge, sondern übt auch infolge von localen Vorurtheilen und Gewohnheiten nachtheiligen Einfluss auf den Absatz der Ware aus.

Als Art der Einführung empfiehlt sich die Übertragung der Agentur an große Importhäuser. Commissionsweise Aussendung von Waren ist nicht anzurathen, wohl aber die Errichtung von gut assortierten Musterlagern, die, wenn in officieller Weise angebahnt, auch auf officielle Unterstützung rechnen dürfte. Als gute Agenturhäuser werden nachstehende Firmen genannt, welche in den Hauptstädten aller Colonien etabliert sind:

Pfaff, Pinschof & Comp. (Melbourne),
Gibbs, Bright & Comp. (Sydney),
J. Kronheimer & Comp. (Melbourne),
Harrold Brothers (Adelaide),
Max Andresen „
Jules Rendrot & Comp.,
Levison & Comp.,
Mc. Kell, Speedie & Comp.,
Robertson & Moffat,
C. Aulich,
Lange & Thonemann,
Lazarus Rosenfeld & Benjamin,
S. Fillmann & Comp.,
Levy Brothers,
Ostermeyer, Dewez & Comp.

Von diesen werden besonders die ersten fünf von Consul Pinschof empfohlen.

Für den österreichischen Importhandel könnte vor allem Schafwolle eine große Wichtigkeit erlangen, sowie auch Talg. Andere Artikel, deren Import nach der Monarchie ein Feld offen stünde, wären Gold, dann Gerbstoffe (die Rinde der Wattle- und anderer Akazien, hauptsächlich von Süd-Australien, Victoria und Tasmanien stammend) Kupfer (aus Süd-Australien) Yarrah-Holz (aus West-Australien) und Zinn (vom Mount Bischoff in Tasmanien).

Die Preise hiefür sind schwankend und werden gegenwärtig ausschließlich von den Londoner Marktpreisen bestimmt (dem Londoner Marktpreis *minus* Fracht und Spesen entspricht der australische Marktpreis).

Zahlungen müssten sowohl beim Importe als beim Exporte durch Anweisung bestätigten Bank-Credites auf London geschehen. Ein bedeutendes Hindernis dürfte die Einführung der Goldwährung in Österreich-Ungarn aus dem Wege räumen, da damit die österreichische Währung gegen die englische in ein fixes Wertverhältnis tritt.

c) **Chancen einer directen Verbindung zwischen Österreich-Ungarn und Australien.** Ein schwerwiegendes Hindernis für die Ausbreitung des Handels zwischen Österreich-Ungarn und Australien bildet der oft discutierte Mangel einer directen Seeverbindung zwischen den beiden Ländern.

Eine directe regelmäßige Dampferlinie von einem Hafen der Monarchie nach Australien mit einem Schlage zu creieren, ohne außerdem dem Handel noch in anderer Weise vorzubauen, würde große finanzielle Opfer fordern, ohne eine Aussicht, dass ein solches Unternehmen in naher Zukunft rentabel werde. Die mitwirkenden Ursachen sind in einem eingehenden Berichte des Herrn k. u. k. Consul C. Pinschof klar ersichtlich gemacht, aus dem der nachstehende Auszug entnommen ist, welcher darthut, dass eine solche Dampferlinie zwar durchaus nicht in das Bereich der Unmöglichkeit gehört, aber ein gewaltiges Maß von Energie und Opferwilligkeit seitens der heimischen Transport-Unternehmungen sowohl als der heimischen Kaufmannschaft erforderte und staatliche Unterstützung in materieller und anderer Weise bedürfte.

Der Bericht spricht zwar bloß von der Gesellschaft des österreichischen Lloyd, der wegen seiner bereits constituierten Linien zuerst in Betracht käme, doch gilt das Gesagte natürlich auch für die ungarische „Adria“-Gesellschaft.

„.......... Wenn also, wie dies discussionsweise schon so häufig geschehen ist, die Errichtung einer directen Dampferlinie des österreichischen Lloyd von Triest nach Australien ins Auge gefasst wird, und deren mögliche Chancen erwogen werden, so muss in allererster Linie betont werden, dass vorläufig der wichtigste Factor für die Rentabilität einer solchen fehlt, nämlich eine lohnende Rückfracht. Unsere Rhederei in Triest ist in dieser Hinsicht viel schlechter daran, als die deutsche, welche den großen Vortheil hat, dass ihre Dampfer auf den transoceanischen Linien bei der Ausfahrt sowohl, als bei der Rückfahrt, Häfen wie Antwerpen, London oder Southampton anlaufen und an dem riesigen Güterverkehr derselben participieren können.

„Der österreichische Lloyd wird auch deshalb so lange nicht imstande sein, sich mit den großen englischen und deutschen transatlantischen Dampfschifffahrtsgesellschaften erfolgreich zu messen, bis er die Concurrenz derselben auf dem Weltmarkt aufsucht und sich jene Einnahmsquellen erschließt, welche diese groß und stark gemacht haben.

„Es unterliegt gar keinem Zweifel, dass die Gesellschaft der „*Messageries Maritimes*“ sich in nicht mehr allzuferner Zeit dazu entschließen wird, ihre Dampfer von Australien direct bis London verkehren zu lassen.

„Wenn der österreichische Lloyd seine Verbindung nach London ausdehnen würde, dann wäre er in der Lage, an dem Frachtgeschäfte der Welt zu participieren und die sonst schwer zu lösende Frage voller Rückfrachten,

ohne welche eine lohnende Dampferverbindung und erfolgreiche Concurrenz nirgends möglich ist, wäre dann sofort gelöst, denn nach London findet man auf allen transoceanischen Plätzen am leichtesten Cargo, und mit der zumeist nicht subventionierten englischen Concurrenz sollte der österreichische Lloyd schon deshalb sich erfolgreich messen können, weil seine Betriebskosten zufolge der viel niedrigeren Löhne bedeutend geringer sein sollten als die irgend einer englischen Gesellschaft.

„Wenn dieselben gegenwärtig aber dennoch höher sind als die Betriebskosten anderer Gesellschaften, so liegt der Grund wohl darin, dass der gegenwärtige Schiffspark des österreichischen Lloyd zum großen Theil nicht dazu geeignet ist, diese Betriebskosten im richtigen Verhältnisse zu den Einnahmen zu halten.

„Die modernen Dampfer der Concurrenz sind denen des österreichischen Lloyd meist durch ihre Triple- und Quadruple - Expansionsmaschinen, welche mit größerer Fahrgeschwindigkeit einen bei weitem geringeren Verbrauch an Kohlen verbinden, weit überlegen. Denn nicht nur die ersparten Kosten von Kohle kommen dabei in Betracht, sondern es wird naturgemäß auch die Ladefähigkeit der Schiffe bedeutend erhöht, wenn keine so großen Kohlenvorräthe[1]) an Bord genommen werden müssen. Dieser letztere Punkt spielt bei großen Traversaden eine noch viel wichtigere Rolle als die Zeitersparnis, welche immerhin auch ganz bedeutend in Betracht zu ziehen ist, wenn diese erhöhte Geschwindigkeit mit verminderten Feuerungs- und Erhaltungskosten Hand in Hand geht. Für die Rentabilität des in den Anschaffungskosten eines Schiffes repräsentierten Capitals kann es natürlich auch nicht unmaßgebend sein, wenn dasselbe ohne Erhöhung der Betriebskosten eine größere Anzahl von Reisen per Jahr auf einer Strecke vornehmen kann.

„Hand in Hand mit diesen zur Sicherung einer commerziellen Basis unumgänglich nothwendigen Neuerungen müsste jedoch bei Errichtung einer australischen Linie des österreichischen Lloyd die Etablierung eines Wollmarktes in Triest ins Auge gefasst werden, und wäre die Erreichung dieses Endzieles natürlicherweise ein Ereignis, welches nicht nur für die Actionäre der Gesellschaft, sondern auch für die Stadt Triest, ja für die ganze österreichisch-ungarische Monarchie von weitgehender Bedeutung sein würde.

„Es unterliegt kaum einem Zweifel, dass in dieser Richtung ein Erfolg erzielt werden könnte, wenn der Lloyd durch besonders einladende Frachtsätze, namentlich anfangs, den dazu nöthigen Impuls geben würde. Alle dabei nothwendigen Opfer würden sich mit der Zeit als vortreffliche Capitalsanlage erweisen, und die dadurch unfehlbar herbeigeführte Steigerung der Wohlfahrt und Blüte unserer ersten Hafenstadt muss sicherlich auch ihren rückwirkenden Einfluss auf den Handel und die Industrie unserer ganzen Monarchie haben.

„Der Versuch, in Triest einen Wollmarkt zu etablieren, ist aber mit der Anlegung directer Dampferlinien und Bewilligung niedriger Frachtsätze noch lange nicht eines Erfolges sicher. Man müsste noch weitere Opfer bringen, um die großen australischen Wollverschiffer zu veranlassen, einen Theil ihrer Sendungen nach Triest zu dirigieren. Am meisten dürfte wohl dadurch erreicht werden, dass man die Verpflichtung übernimmt, die auf den Triester Auctionen unverkauft gebliebenen Waren frachtfrei nach London weiter zu befördern.

[1]) Und Maschinengewichte.

„Kann man unsere vaterländischen Industriellen dazu veranlassen, ihre Einkäufer für einige Zeit versuchsweise nach Triest zu den Wollauctionen zu schicken, können unsere Eisenbahnen durch billige Durchfrachttarife nach den so weit entfernten Industriecentren den Bezug der Wolle über Triest ermöglichen, dann ist der schwerste Anfang bald glücklich überstanden, und die Käufer aus der nahen Schweiz und aus Italien, ja selbst aus Deutschland werden es gar bald der Mühe wert finden, einen Wollmarkt in Triest zu patronisieren.

„Aber selbst wenn bei Berücksichtigung aller vorstehend aufgezeichneten Punkte, welche für eine gedeihliche Entwicklung des österreichischen Lloyd so maßgebend erscheinen müssen, die Frage lohnender Rückfrachten gelöst werden würde, so wäre es doch zweifellos, dass der Export österreich-ungarischer Erzeugnisse nach Australien, selbst wenn er gänzlich über Triest gelenkt werden könnte, was kaum möglich ist, doch bei weitem nicht bedeutend genug wäre, um auch nur annähernd gute Ausfrachten erwarten zu dürfen. Aus diesem Grunde könnten auch zunächst keine directen australischen Fahrten im großen Stile empfohlen werden, wohl aber dürfte eine combinierte Linie in Verbindung mit dem indischen und ostasiatischen Dienst in Colombo, unter Anlegung directer Dampfer von Calcutta nach Australien schon heute ohne besonders große Opfer durchzuführen sein.

„Die *British India Steam Navigation Co.* unterhält seit Jahren einen lohnenden regelmäßigen Dienst zwischen Calcutta und Sydney via Adelaide und Melbourne und der Verkehr ist so bedeutend, dass zwischen Mai und October, zur Zeit der großen Verschiffungen von Woolpacks und Kornsäcken, nicht nur häufig Extradampfer dieser Gesellschaft angelegt werden müssen, sondern dass auch noch eine Anzahl anderer Dampfer nebenbei ganz gute Fracht von Calcutta nach hier finden. Wenn nun der österreichische Lloyd die für Australien bestimmten Güter auf seinen vertragsmäßigen Calcutta-Schiffen bis Colombo befördern und andererseits eine directe Dampferlinie Calcutta-Australien herstellen würde, so ist schon anzunehmen, dass die von Calcutta aus zur Verfügung stehende Ladung zusammen mit den von Triest kommenden Waren volle Fracht für die Reise Colombo-Australien liefern würde. Dies scheint umso leichter durchführbar, als ja der Lloyd durch seine anderen ostasiatischen Verbindungen in der Lage wäre, Colombo als Umladungsplatz für Pfeffer von Singapore, Zucker und Kapok[1]) von Java, Reis und Thee aus Ostasien zu benützen. Auch indischer und Ceylon-Thee, Ricinusöl und Ceylon-Kaffee sind Stapelartikel, auf die in großen Quantitäten zu rechnen ist. . . .“

Auch der Bericht des k. u. k. Fregattencapitäns v. Wachtel erörtert die Möglichkeit einer österreich-ungarischen Dampferlinie nach Australien, und kommt aus denselben Gründen wie der Bericht des k. u. k. Consulates zu dem Schlusse, dass eine Zweiglinie den gegenwärtigen Verhältnissen am besten entspräche. Zum Ausgangspunkte dieser Zweiglinie schlägt jedoch Fregattencapitän v. Wachtel nicht einen der Häfen Vorderindiens, sondern das näher gelegene

[1]) Kapok, eine Pflanzendaune, Samenwolle von *Eriodendron anfractuosum* Dec. (*Bombax pentandrum* Lin.), eines in Ostindien und den umliegenden Inseln heimischen Baumes aus der Familie der *Malvaceen*, dient zur Polsterung von Möbeln, Matrazen etc.

Java vor; Soerabaya bildet gegenwärtig den Endpunkt einer Zweiglinie des österreichischen Lloyd, deren Ausdehnung nach Australien leicht thunlich und rentabel wäre.[1])

Wie das k. u. k. Consulat, so betont auch Fregattencapitän v. Wachtel die technische Unvollkommenheit der Dampfer des österreichischen Lloyd, welche die Möglichkeit einer erfolgreichen Concurrenz mit anderen Dampfergesellschaften bis jetzt ernstlich in Frage gestellt hat.

Die neue Organisation des Lloyd lässt jedoch auch auf diesem Felde das Beste hoffen.

d) **Handelsverhältnisse der einzelnen Colonien.** — 1. West-Australien. Im Jahre 1889 wurden in West-Australien importiert:

A. Lebensmittel.

	Im Werte von
Pökelfleisch	8 831 £
Butter	16 680 „
Käse	6 397 „
Getreide	12 923 „
Erdäpfel	3 232 „
Reis	3 861 „
Mehl	38 240 „
Gemüse	1 444 „
Conservierte Früchte	8 022 „
Frisches Obst	3 321 „
Frisches Fleisch und Salzfleisch	7 607 „
Conservierte Milch	2 724 „
„ Fische	3 545 „
Mehlspeise	1 057 „

B. Metalle und Metallwaren, Apparate und Werkzeuge.

Landwirtschaftliche Geräthe	11 352 £
Wand- und Taschenuhren	1 354 „
Fuhrwerke	2 469 „
Messerschmiedwaren	1 379 „
Taucherapparate	4 979 „
Feuerwaffen	1 086 „
Stahl, verarbeitet	9 387 „
Eisenwaren verschiedener Art	52 725 „
Dampfmaschinenbestandtheile	11 235 „
Eisendraht für Einzäunungen (Stacheldraht)	1 608 „
Nägel aller Art	1 211 „
Musikalische Instrumente	3 399 „
Eisenbahnschienen	28 370 „
Schusterwerkzeuge	1 581 „
Handwerkzeuge aller Art	5 844 „

[1]) Siehe „Übersicht über den Handel Australiens mit den wichtigsten Häfen Ostasiens“, S. 487 u. f.

Stabile Dampfmaschinen	3 047 £
Buchdruck- und lithographische Pressen	1 134 „

C. Erzeugnisse der Lederindustrie.

Sattel- und Pferdegeschirr	4 738 £
Fußbekleidungen	21 757 „
Andere Lederartikel	2 173 „

D. Erzeugnisse der Papierindustrie.

Gedruckte Bücher und Brochuren	6 972 £
Schreibpapier	6 640 „
Papier aller anderen Arten	5 464 „

E. Getränke.

Bier in Fässern	12 141 £
„ „ Flaschen	18 288 „
Wein	6 502 „
Branntweine und Liqueure	23 492 „

F. Sonstige Waren.

Olivenöl	8 738 £
Öl anderer Art	15 517 „
Farben	1 514 „
Pflanzen, Samen etc.	2 207 „
Leere Säcke	4 995 „
Seife	1 977 „
Schreibutensilien	4 894 „
Zucker	69 015 „
Thee	49 682 „
Kaffee, roh und gebrannt	1 815 „
Butter	6 282 „
Tabak	13 748 „
Cigarren und Cigarretten	3 521 „
Baumwolle	5 073 „
Explosivstoffe	4 746 „
Zuchtthiere	14 218 „
Medicamente	9 590 „
Fertige Kleidungsstücke	12 359 „
Bisquits	3 782 „
Bettdecken und Teppiche	1 175 „
Kleie	7 818 „
Kerzen	3 812 „
Segeltuch	1 894 „
Kohlen	6 738 „
Schafwollstoffe	1 204 „
Tauwerk	4 738 „
Tuch- und Schnittwaren	125 297 „

Porzellanwaren	2 292 £
Mode- und Galanteriewaren	10 048 „
Möbel	3 796 „
Glaswaren	2 549 „
Kappen und Hüte	3 812 „
Hopfen	1 759 „
Malz	1 296 „
Juwelen	1 332 „
Zündhölzchen	2 007 „
Kurz- und sonstige Waren	36 012 „

Der gesammte Import betrug somit im Jahre 1889 818 127 £.

Das Bier, welches in den einheimischen Brauereien produciert wird, ist von minderer Qualität und, obwohl bedeutend billiger, nicht imstande, mit dem importierten Bier die Concurrenz aufzunehmen. Importiert wird Bier hauptsächlich aus Deutschland, speciell aus Bremen (Bremer Export-Lagerbier von der Firma C. L. Wilhelm Brandt).

Der Import an Seife und Kerzen hat seit dem Bestehen der beiden Seifen- und Kerzenfabriken stark abgenommen. Hauptsächlich die Seifen- und Kerzenfabrik in Perth erfreut sich eines guten Rufes und liefert vorzügliche Waren.

Der Import von Mehl hat durch die Etablierung von mehreren Dampfmühlen eine starke Abnahme erfahren. Die größte und wichtigste Dampfmühle ist gegenwärtig in Northam in Betrieb.

So wie in ganz Australien fällt auch in dieser Colonie England die erste Rolle unter den fremden Ländern in Bezug auf die Theilnahme an dem Handelsverkehr zu. Direct zwischen England und Albany, dem Haupthandelshafen von West-Australien, verkehrende englische Segelschiffe und Dampfer bringen volle Ladungen von verschiedenen Waren für die Colonie und nehmen in Albany Ladungen von Schafwolle, Holz, Blei- und anderen Erzen für das Mutterland auf. In zweiter Linie betheiligen sich an dem Handelsverkehr mit West-Australien: Singapore, Batavia, Hongkong, Mauritius und die übrigen australischen Colonien.

Im Jahre 1889 betheiligten sich die verschiedenen an dem Import nach West-Australien theilnehmenden Länder an demselben mit folgenden Werten:

England	mit	363 884 £
Ostindien	„	495 „
Singapore	„	33 151 „
Ceylon	„	1 236 „
Mauritius	„	20 555 „
Colonie Neu-Süd-Wales	„	18 266 „
„ Victoria	„	122 729 „
„ Süd-Australien	„	211 783 „
„ Neu-Seeland	„	45 „
China	„	4 138 „
Die Vereinigten Staaten	„	6 177 „

Der Export an Waren aus West-Australien hat gegenwärtig noch keinen großen Umfang, ist jedoch von Jahr zu Jahr in stetiger Zunahme begriffen.

Die specielle Statistik für das Jahr 1889 ergibt die folgenden einzelnen Exportwerte:

Schafwolle	395 903 £
Schaffelle	28 337 „
Schafe	2 040 „
Pferde	5 196 „
Hornvieh	490 „
Hunde	78 „
Felle (Känguruh- und Opossum-)	146 „
Rinder	30 „
Klauen und Hufe	20 „
Borsten	10 „
Perlmuscheln	88 555 „
Perlen	30 000 „
Muscheln	2 638 „
Schildpatt	35 „
Fische	2 „
Knochen	14 „
Bienenwachs	36 „
Bauholz	63 080 „
Sandelholz	45 465 „
Gummen	1 076 „
Holzbretter	393 „
Eucalyptusöl	400 „
Wein	40 „
Gold	58 871 „
Bleierze	2 500 „
Kupfererze	1 904 „
Zinnerze	300 „
Edelsteine	800 „
Guano	8 487 „
Talg	41 „
Sonstige unbedeutende Waren	10 „

Der gesammte Export bezifferte sich somit im Jahre 1889 auf 748 898 £. Die Exportwerte für die einzelnen Länder waren folgende:

Nach England	489 900 £
„ Singapore	3 490 „
„ Ceylon	3 541 „
„ Mauritius	1 493 „
„ Neu-Süd-Wales	1 522 „
„ Victoria	49 900 „
„ Süd-Australien	76 995 „
„ China	14 447 „
„ den Vereinigten Staaten	17 890 „
„ anderen verschiedenen Ländern	58 310 „

2. Süd-Australien. Im Verhältnisse zu ihrem Flächeninhalte von nahezu 1 Million km^2 und zu ihrer geringen Einwohnerzahl von etwas mehr

als 300 000 Seelen nimmt diese Colonie unter den Colonien Australasiens in commerzieller Beziehung einen hohen Platz ein.

Der Import erreichte im Jahre 1889 den Wert von circa 68 Millionen Gulden in Gold, während im selben Jahre um rund 72 Millionen Gulden in Gold Waren aus der Colonie exportiert wurden, wovon 37 Millionen — also mehr als 50 % des gesammten Exportes — Producte des Landes waren.

Im Jahre 1889 wurde in die Colonie importiert:

A. Lebensmittel.

Butter	um	2 325	£
Käse	„	8 491	„
Chocolade und Cacao	„	9 822	„
Kaffee	„	17 377	„
Conservierte Fische	„	20 895	„
Obst	„	21 105	„
Getreide	„	27 829	„
Conservierte Früchte	„	3 954	„
Conservierte Milch	„	10 037	„
Erdäpfel	„	21 897	„
Reis	„	8 878	„
Zucker	„	321 740	„
Thee	„	90 395	„

B. Metalle, Metallwaren, Apparate und Werkzeuge.

Geräthe für die Landwirtschaft	um	15 551	£
Stahlwaren	„	48 959	„
Musikalische Instrumente	„	16 104	„
Roheisen	„	27 912	„
Galvanisiertes Eisen	„	37 080	„
Eisendraht	„	38 456	„
Eisenblech	„	12 244	„
Taschen- und Wanduhren	„	12 641	„
Juwelierartikel	„	11 471	„
Verschiedene Maschinen	„	64 543	„
Nägel aller Arten	„	12 347	„
Verschiedene Werkzeuge	„	53 412	„
Gold, gemünzt und ungemünzt	„	125 213	„
Silbererze	„	1 847 825	„

C.

Lederwaren aller Art	um	14 961	£
Fußbekleidungen	„	81 032	„

D.

Papier aller Arten und Bücher	um	71 092	£

E.

Glaswaren	um	19 487 £
Thon- und Porzellanwaren	„	21 247 „

F. Getränke.

Bier	um	60 818 £
Wein	„	14 628 „
Brantwein und Liqueure	„	102 691 „

G. Sonstige Waren.

Fertige Kleidungsstücke	um	192 136 £
Leere Säcke	„	150 617 „
Teppiche aller Arten	„	15 504 „
Kerzen	„	13 458 „
Cement	„	6 616 „
Kohle	„	99 462 „
Tauwerk	„	6 835 „
Wollene Stoffe	„	227 164 „
Tuche	„	59 456 „
Posamentierwaren	„	384 929 „
Medicamente	„	62 736 „
Modewaren	„	32 555 „
Zuchtthiere	„	196 088 „
Malz	„	18 324 „
Hopfen	„	15 025 „
Öle verschiedener Arten	„	51 630 „
Tabak, Cigarren	„	48 507 „
Holzbretter	„	20 778 „
Holzbalken	„	64 470 „
Brennholz	„	36 704 „
Holz verschiedener Arten	„	64 097 „
Schafwolle (meistens als Transitoware)	„	848 330 „
Sonstige Artikel	„	913 271 „

An dem Import nach Süd-Australien betheiligen sich die einzelnen Länder und Colonien wie folgt:

	Wert für das Jahr 1889
England ist an dem Import beinahe sämmtlicher Waren betheiligt; die Einfuhr aus diesem Lande allein betrug beiläufig ein Drittel des gesammten Importes, nämlich über	2 000 000 £
Hauptsächlich aber werden aus England Metallwaren, Maschinen, fertige Kleidungsstücke und Lederwaren eingeführt.	
Die Colonie Neu-Süd-Wales participierte sehr stark an dem Import nach Süd-Australien, u. zw. mit Beträgen von circa	3 000 000 „

Den größten Theil des Wertes der aus dieser Colonie nach Süd-Australien importierten Waren bilden die Silbererze, welche in den Minen von Silverton gewonnen und nach dem

mit diesen Minen am besten in Communication stehenden Hafenorte Port Adelaide gebracht werden. Hier ist ein großes Schmelzwerk in Betrieb, in welchem ein Theil dieser Silbererze verarbeitet wird; ein anderer Theil davon wird jedoch nach England verschifft. Aus Neu-Süd-Wales werden auch Fußbekleidungen (Durchfuhr), Biere und andere unbedeutende Artikel nach Süd-Australien eingeführt.

Aus den übrigen australischen Colonien wurden Butter, Käse, Erdäpfel, Holz eingeführt um fast 1 000 000 £

Aus den englischen Colonien in Afrika verschiedene Waren um den Betrag von 8 193 „ importiert

Aus Ceylon hauptsächlich Kaffee 15 558 „

Aus Hongkong Thee, Reis 25 959 „

Aus Indien Kaffee, Thee, Reis etc. 150 000 „

Aus Mauritius meistens Zucker 500 000 „

Aus den englischen Colonien im Indischen Ocean verschiedene Waren, Droguen, Reis etc. 7 223 „

Die europäischen Staaten, welche an dem Import nach Süd-Australien participieren sind:

	Wert für das Jahr 1889
Deutschland mit Glaswaren, Eisen- und Stahlwaren, Bier in Flaschen, Kerzen, Mineralien, Hopfen, Schuhe, Papier aller Arten etc.	150 000 £
Schweden und Norwegen mit Holzbalken und Brettern, Theer etc.	31 008 „
Frankreich mit Posamentierwaren, musikalischen Instrumenten, Wein in Flaschen	13 591 „
Italien mit conservierten Früchten, Essig, Chemikalien	1 202 „
Belgien mit Glaswaren, Waffen und anderen, unbedeutenden Artikeln	1 988 „

Österreich-Ungarn findet in der officiellen Statistik des Jahres 1889 als Betheiligter an dem Import nach Süd-Australien keine Erwähnung. Dagegen sind in derselben Statistik die Importwerte aus der Monarchie

für das Jahr 1886 mit 284 £
für das Jahr 1887 mit 207 „
für das Jahr 1888 mit 106 „

angegeben.

Wie überhaupt in Australien, so gilt auch hier die bereits gemachte Bemerkung, dass die Handelsstatistiken die Provenienz der importierten Waren nach ihrem Einschiffungsorte bezeichnen, und die Angaben über sie auf den bei den Hafen- und Zollämtern bewirkten Aufschreibungen fußen. Somit gelangt eine bedeutend größere Menge österreichisch-ungarischer Ausfuhrartikel nach Süd-Australien, als die dortigen Handelsstatistiken aufzuzählen vermögen, weil ja der größte Theil unserer nach Australien bestimmten Erzeugnisse seinen Weg über Deutsch-

land und England suchen muss. In Adelaide ist eine Filiale der Firma Pfaff, Pinschoff & Comp. in Melbourne etabliert, welche den Import von österreichisch-ungarischen Waren nach Süd-Australien besorgt. Böhmische Glaswaren, Möbel aus gebogenem Holze und Papier bilden die vorzüglichsten Gegenstände, mit deren Einfuhr dieselbe thätig ist.

Die an dem Import nach Süd-Australien betheiligten nicht europäischen Staaten sind:

China hauptsächlich mit Thee	16 795 £
Die Vereinigten Staaten mit Werkzeugen, Büchern, Papier, Tabak und Cigarren	100 000 „
Egypten mit conservierten Früchten	2 830 „
Die Philippinen mit Tabak	1 043 „
Japan mit Reis und anderen Artikeln	470 „

Die Ausfuhrthätigkeit Süd-Australiens ist im Verhältnisse zur Einwohnerzahl eine bedeutende; die Producte der Colonie bilden über 50% des gesammten Exportes.

Im Jahre 1889 wurden aus Süd-Australien exportiert:

I. Reine Ausfuhr.

A. Producte der Viehzucht.

Schafwolle	um	1 541 972 £
Felle	„	177 140 „
Zuchtthiere	„	81 345 „
Leder	„	39 340 „
Eier	„	37 899 „
Butter	„	18 604 „
Talg	„	8 930 „
Conserviertes Fleisch	„	6 055 „

B. Producte der Bodencultur.

Weizen	um	236 898 £
Mehl	„	691 777 „
Heu und Stroh	„	117 276 „
Wein	„	44 891 „
Baumrinde (Gerbstoff)	„	42 967 „
Kleie	„	26 735 „
Frisches Obst	„	24 224 „
Eingemachtes Obst	„	18 091 „
Gerste	„	1 295 „
Hafer	„	535 „

C. Producte der Montanindustrie.

Kupfer	um	212 933 £
Kupfererze	„	82 355 „
Gold	„	37 305 „
Zink	„	825 „

D. Sonstige Erzeugnisse.

Bier	um	15 384	£
Landwirtschaftliche Geräthe	„	13 406	„
Bisquits	„	2 227	„
Andere Waren	„	214 233	„
Summe...		3 694 692	£

II. Ausfuhr im Durchzugsverkehr.

Apparate und Werkzeuge	um	54 970	£
Explosivstoffe	„	12 798	„
Leere Säcke	„	13 008	„
Bier	„	17 539	„
Schuhe	„	23 044	„
Gold gemünzt	„	131 044	„
Butter	„	2 698	„
Kerzen	„	7 708	„
Käse	„	4 683	„
Wand- und Taschenuhren	„	6 495	„
Confectionsstoffe	„	70 235	„
Droguen	„	7 444	„
Modewaren	„	5 555	„
Conservierte Fische	„	6 254	„
Frisches Obst	„	8 429	„
Stahlwaren	„	18 495	„
Eisenwaren	„	22 793	„
Eisenbleche	„	1 420	„
Eisendraht	„	10 259	„
Eingemachtes Obst	„	1 475	„
Malz	„	2 598	„
Maschinen	„	23 970	„
Öle	„	10 126	„
Silberwaren	„	1 949 386	„
Reis	„	2 700	„
Brantwein	„	32 012	„
Zucker	„	38 164	„
Thee	„	23 107	„
Tabak und Cigarren	„	18 647	„
Wein	„	8 296	„
Schafwolle	„	652 729	„
Sonstige Waren	„	356 482	„
Summe...		3 564 673	£
respective Summe des gesammten Exportes		7 259 365	£

Wie in den übrigen australischen Colonien, so sind auch in Süd-Australien die Producte der Viehzucht von der größten Bedeutung für die Handelsthätigkeit der Colonie, das wichtigste davon die Schafwolle. Eine Zunahme des Exportes an Schafwolle konnte jedoch in den letzten fünf Jahren nicht mehr constatiert werden. Der größte Theil der Schafwolle geht nach

England (im Jahre 1889 um mehr als 17 Mill. Gulden), während ein unbedeutender Theil nach Frankreich und Deutschland ausgeführt wird.

In zweiter Reihe sind als Producte der Viehzucht die Felle von Schafen und Känguruhs, welche einen bedeutenden Exportartikel nach England und den Vereinigten Staaten bilden. Zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Schiff SAIDA in Port Adelaide (15. bis 22. Jänner) waren die Preise der Felle in Port Adelaide folgende:

Schaffelle	I. Qualität	4 *sh* 6 *d* bis 7 *sh*	das Stück
"	II. "	2 " 6 " " 4 " 3 *d*	" "
Känguruhfelle	I. Qualität	110 *sh* bis 135 *sh*	das Dutzend
"	II. "	80 " " 100 "	" "
"	III. "	40 " " 70 "	" "

Der Milchwirtschaft wird in Süd-Australien volle Aufmerksamkeit geschenkt. Im Jahre 1889 wurde um 18 604 £ in der Colonie erzeugter Butter ausgeführt. Die Ausfuhr findet zum größten Theil nach den anderen australischen Colonien zu folgenden Preisen statt:

Frische Maschinenbutter *(Factory butter)* 1 *sh* $^1/_2$ *d* bis 1 *sh* $^1/_2$ *d*
Mit Hand geschlagene Butter $8^1/_2$ *d* bis 1 *sh*
Butter geringerer Qualität um den Preis von..... $3^1/_2$ *d* bis 8 *d*
pro Pfund (engl.).

Unter den Producten der Bodencultur sind Weizen und Mehl gegenwärtig für den Export von der ersten Bedeutung. Im allgemeinen ist jedoch, sowohl in der Production als in der Ausfuhr dieser beiden Artikel im letzten Decennium, ein starker Rückgang bemerkbar; der Weizenbau wird in Süd-Australien mehr weniger vernachlässigt, nachdem er sich weniger vortheilhaft gestaltet, als es in früheren Jahren der Fall gewesen. Ursache dieser Abnahme der Production und der dadurch bedingten Abnahme des Exportes an Weizen ist zum Theile das starke Auftreten von Heuschrecken, welche in Süd-Australien zu einer drohenden Landplage geworden sind. Es wurden vielfache Versuche angestellt, um dem Umsichgreifen dieser Insecten Einhalt zu thun und gerade zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Schiff SAIDA in Port Adelaide hatte der Secretär des Ackerbauministeriums von Süd-Australien die Ackerbaudepartements der übrigen Colonien zur Abhaltung einer internationalen Conferenz eingeladen, um Maßregeln zur Vernichtung der Heuschrecken zu berathen. Vorläufig sind jedoch in dieser Richtung keine günstigen Erfolge zu verzeichnen. Eine andere Ursache des Rückganges im Weizenexport ist die in den letzten Jahren gesteigerte Production dieser Feldfrucht in den Nachbarcolonien, wo daher verminderte Nachfrage nach importiertem Producte bei niedrigen Preisen herrscht. Weizen wird hauptsächlich nach Neu-Süd-Wales, England, Brasilien und nach dem Capland, Mehl nach Neu-Süd-Wales, Queensland, Natal, Neu-Caledonien und Mauritius exportiert.

Der Weinbau und der Weinexport sind in stetiger Zunahme begriffen und allem Anscheine nach wird der Wein fortan in den Ausfuhren Süd-Australiens eine wichtige Rolle spielen. Die importierten Reben stammen zum größten Theile aus Ungarn.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Werte des im letzten Decennium aus Süd-Australien exportierten Weizens, Mehles und Weines an und zeigt die Abnahme der Ausfuhr für die beiden zuerst erwähnten Artikel und die Zunahme des Weinexportes:

Jahr	Export an		
	Weizen	Mehl	Wein
	£		
1880	1 621 362	837 580	8 481
1881	543 408	777 081	12 879
1882	635 365	898 077	19 523
1883	265 588	753 745	23 743
1884	1 675 935	793 608	14 343
1885	1 576 873	585 640	22 784
1886	82 134	544 476	23 731
1887	360 374	697 875	23 787
1888	1 492 145	663 701	33 903
1889	236 898	691 777	44 891

Der Weinexport richtet sich meist nach den australischen Colonien, nach England und nach Frankreich.

3. Victoria. Die Colonie Victoria ist bei einem Flächeninhalte von 220 620 km^2 die kleinste aller Colonien des australischen Continentes, jedoch infolge der Einwohnerzahl von über einer Million am dichtesten bevölkert. Sie unterhält einen verhältnismäßig bedeutenden und ausgedehnten Handel, wovon über 50% mit England und circa 30% mit den australischen Colonien, hauptsächlich aber mit Neu-Süd-Wales.

Der Import erreichte im Jahre 1889 einen Wert von mehr als 24 Millionen Pfund Sterling, während der Wert des Exportes im selben Jahre 13,9 Millionen Pfund Sterling betrug. Der jährliche Umsatz erreichte dementsprechend eine Höhe von 37,9 Millionen Pfund Sterling. Es entfielen somit bezüglich des Importes per Kopf circa 22,5 £ und bezüglich des Exportes circa 13 £ oder bezüglich des ganzen Umsatzes 35,5 £.

Es sind dies Ziffern, welche in wenigen europäischen Staaten erreicht werden. So z. B. beträgt beiläufig der jährliche Umsatz pro Kopf:

in Holland	40	£
„ Belgien	38	„
„ England	17	„
„ Frankreich	9	„
„ den Vereinigten Staaten	5,7	„
„ Österreich-Ungarn	3,1	„

Im Jahre 1889 wurden importiert:

A. Lebensmittel.

Butter und Käse	um	4 361	£
Fische	„	180 946	„
Mehl und Biscuits	„	12 395	„
Obst	„	263 871	„
Weizen	„	18 837	„
Gerste	„	153 540	„
Reis und anderes Getreide	„	470 673	„
Fleisch (frisch, conserviert und gesalzen)	„	27 057	„

B. Metalle und Metallwaren, Apparate und Werkzeuge.

Gold (ungemünzt)	um	461 552	£
Stahlwaren, galvanische Eisenwaren	„	977 928	„
Eisenwaren	„	238 394	„
Blei	„	46 154	„
Dampfmaschinenbestandtheile	„	310 787	„
Verschiedene Metallgegenstände	„	241 680	„
Musikinstrumente	„	103 845	„
Nägel aller Art	„	54 832	„
Eisenblech	„	88 277	„
Nähmaschinen	„	33 931	„
Gemünztes Gold	„	497 493	„
Silberwaren	„	68 352	„
Zinn	„	57 283	„
Werkzeuge und Utensilien	„	46 140	„
Wand- und Taschenuhren	„	101 595	„
Messerschmiedwaren	„	33 865	„

C. Erzeugnisse der Lederindustrie.

Schuhe	um	135 702	£
Lederwaren aller Arten	„	254 092	„
Häute, Felle und Pelze	„	188 241	„

D. Erzeugnisse der Papierindustrie.

Bücher	um	245 752	£
Papier aller Art	„	364 685	„
Buchbinderwaren	„	123 628	„

E. Getränke.

Bier, Äpfelwein und Birnmost	um	298 781	£
Liqueure	„	482 858	„
Wein	„	184 621	„

F. Sonstige Waren.

Kleider	um	461 806	£
Leere Säcke	„	328 892	„
Baumaterialien	„	230 442	„
Kerzen	„	38 706	„
Teppiche	„	125 925	„
Kohle	„	617 325	„
Kaffee	„	60 504	„
Baumwolle	„	1 129 334	„
Droguen und Chemikalien	„	109 473	„
Thon- und Porzellanwaren	„	1 119 883	„
Glaswaren	„	189 756	„
Modewaren	„	94 262	„
Tapeziererwaren	„	89 196	„

Handschuhe aus Leder und Zwirn	um	121 584 £
Kurzwaren	„	470 673 „
Hüte und Kappen	„	133 001 „
Hopfen	„	30 491 „
Strumpfwirkerwaren	„	174 465 „
Juwelen	„	74 967 „
Leinenstoffe	„	52 528 „
Zuchtthiere	„	2 040 213 „
Zündhölzchen	„	47 649 „
Öle aller Arten	„	313 274 „
Opium	„	36 364 „
Explosivstoffe	„	228 203 „
Farben	„	83 570 „
Seidenstoffe	„	416 220 „
Zucker	„	945 978 „
Thee	„	777 243 „
Bauholz	„	1 420 349 „
Tabak, Cigarren	„	342 871 „
Holzmöbel	„	70 712 „
Schafwolle (als Transito-Ware)	„	704 060 „
Wollene Waren und Stoffe	„	923 549 „
Sonstige Artikel	„	2 515 852 „

Nach der officiellen Statistik haben sich die einzelnen Länder an diesem Import mit folgenden Werten betheiligt:

England	mit	10 851 667 £
Indien	„	488 008 „
Singapore	„	54 343 „
Ceylon	„	51 898 „
Mauritius	„	383 738 „
Hongkong	„	282 225 „
Colonie Neu-Süd-Wales	„	6 609 621 „
„ Süd-Australien	„	584 878 „
„ West-Australien	„	25 438 „
„ Queensland	„	159 335 „
„ Tasmanien	„	394 544 „
„ Neu-Seeland	„	717 043 „
Fidji	„	77 379 „
Canada	„	79 979 „
China	„	598 520 „
Vereinigte Staaten	„	1 112 520 „
Schweden	„	164 926 „
Norwegen	„	285 752 „
Belgien	„	118 503 „
Holland	„	220 857 „
Frankreich	„	197 120 „
Deutschland	„	391 992 „
Spanien	„	10 600 „

In der officiellen Statistik findet die österreichisch-ungarische Monarchie als betheiligt an dem Import der Colonie Victoria gar keine

Erwähnung, weil, wie schon früher bemerkt wurde, die österreichisch-ungarischen Fabrikate als deutscher oder englischer Provenienz registriert werden. Thatsache ist, dass der größte Theil der österreichisch-ungarischen Artikel, welche in Australien eingeführt werden, in Melbourne, der Hauptpulsader des ganzen australischen Handels, zur Ausschiffung gelangen, denn hier haben die meisten Importeure dieser Waren ihren Sitz. Von Melbourne aus finden diese Erzeugnisse österreichisch-ungarischer Industrie ihren Weg in die verschiedenen australischen Colonien.

Österreichisches Bier und österreichisch-ungarische Weine sind in Victoria und überhaupt in ganz Australien kaum bekannt, obwohl vor Jahren schwache Versuche gemacht wurden, speciell Dreher-Exportbier einzuführen, die wegen der geringen Haltbarkeit der Sendungen aufgegeben werden mussten; auch der beinahe in der ganzen Welt bekannte Maraschino erscheint in Australien nicht am Markte, obwohl er, wie die Saida bezeugt, überall großen Anklang fand. Das österreichische Bier hat an den deutschen Firmen bedeutende Concurrenten; über hundert deutsche Brauereien liefern ihre Erzeugnisse in großen Mengen und zu einem sehr billigen Preis nach Australien. Bezüglich der österreichisch-ungarischen Weine wäre für die Länge der Zeit kaum ein großer Import zu hoffen, denn wenn auch gegenwärtig die Weinproduction der Colonie Victoria keine bedeutende ist (im Jahre 1890 wurden 1 206 442 Gallonen Wein produciert), ist selbe in steter Zunahme begriffen und wird in kurzer Zeit den Bedarf decken; außerdem werden gute Weinsorten zu verhältnismäßig niederen Preisen von der Colonie Süd-Australien importiert.

Nachdem ein großer Theil der in die Colonie eingeführten Waren wieder zur Ausfuhr gelangt, wird bei der nachfolgenden Aufstellung des Exportes dieser Colonie zwischen reiner Ausfuhr und Ausfuhr im Durchzugsverkehre unterschieden:

I. Reine Ausfuhr.

Schafwolle	um	5 170 930	£
Gold gemünzt	"	3 523 642	"
Gold ungemünzt	"	166 877	"
Kupfererze	"	1 245	"
Antimonerze	"	19	"
Silber, gemünzt	"	16 600	"
Weizen	"	515 016	"
Mehl	"	422 992	"
Erdäpfel	"	94 301	"
Zwiebel	"	40 768	"
Heu und Stroh	"	134 971	"
Baumrinde (Gerbstoff)	"	41 401	"
Talg	"	157 601	"
Knochen	"	11 887	"
Hörner und Hufe	"	1 691	"
Häute	"	17 136	"
Seife	"	17 496	"
Summe		10 334 573	£

II. Ausfuhr im Durchzugsverkehr.

Kleider	um	171 816	£
Leere Säcke	„	38 364	„
Bücher	„	58 044	„
Schuhe	„	44 201	„
Butter und Käse (zum Theil in der Colonie selbst erzeugt	„	68 933	„
Kerzen	„	11 115	„
Kaffee	„	16 273	„
Baumwolle	„	82 823	„
Obst	„	50 462	„
Gerste	„	5 551	„
Reis	„	25 380	„
Kurzwaren	„	56 969	„
Stahl- und Eisenwaren	„	53 535	„
Eisen und Stahl roh	„	32 834	„
Lederwaren	„	192 257	„
Zuchtthiere (theilweise Product der Colonie)	„	406 777	„
Dampfmaschinenbestandtheile	„	99 272	„
Metallgegenstände	„	33 079	„
Fleisch (conserviert)	„	20 466	„
Fleisch (gesalzen)	„	12 511	„
Öle aller Art	„	28 290	„
Seidenstoffe	„	44 297	„
Felle und Pelze	„	186 761	„
Spirituosen	„	88 919	„
Papier aller Art	„	27 863	„
Zucker	„	142 715	„
Thee	„	355 652	„
Bauholz	„	29 985	„
Zinn	„	4 301	„
Tabak und Cigarren	„	109 650	„
Wollene Waren und Stoffe	„	89 344	„
Möbel, Porzellanwaren und sonstige Artikel	„	862 277	„

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, wurden um 10 334 573 £ jährlich Producte der Colonie ausgeführt; es bilden diese sonach beinahe 75% des gesammten Exports.

Die bedeutendsten Export-Artikel liefert die Viehzucht, hauptsächlich die Schafzucht, nämlich Wolle, dann bildet Gold einen bedeutenden Ausfuhrs-Artikel; in letzter Linie stehen die Producte der Bodencultur.

Die Producte der Bodencultur, welche für den Export und den Handel von besonderer Bedeutung sind, sind Weizen und Erdäpfel, welche nach den übrigen Colonien gehen, dann Heu und Stroh.

4. Tasmanien. Der Import bezifferte sich im Jahre 1889 auf 1 611 035 £, während der Export im selben Jahre 1 459 857 £ betrug. Es entfällt somit pro Kopf 10,8 £ bezüglich des ersteren und 9,8 £ bezüglich

des letzteren. Der größte Theil der Handelsthätigkeit Tasmaniens richtet sich nach den australischen Colonien, vorzüglich nach dem gegenüberliegenden Victoria, dann aber auch nach England und anderen von dessen Colonien.

Im genannten Jahre wurden nach Tasmanien importiert:

1. Aus der Colonie Victoria: Schuhwaren, gemünztes Gold, Getreidesäcke, Messerschmiedwaren, Thon- und Glas-Artikel, Stoffe, getrocknete Früchte, Möbel, Häute und Felle, Stahlwaren, Juwelen und Geschmeide, Maschinen, Reis, Papiertapeten, Sattlerwaren, Stärke, Schreibmateriale und Bücher, Thee, Cigarren, Spielwaren und Wein um 773 918 £.

2. Aus England: Kerzen, Teppiche, Decken, Cacao und Chocolade, Eisenwaren, Malz, musikalische Instrumente, Farben, Eisenbahnmateriale, Soda und Salpeter, Weingeist und Essig um 517 680 £.

3. Aus der Colonie Neu-Süd-Wales: Kohle, frisches Obst, Zuchtthiere um ...192 764 £.

4. Aus der Colonie Süd-Australien: Erdäpfel, Wein und andere Waren um ..6400 £.

5. Aus der Colonie Neu-Seeland: verschiedene Artikel um 63 157 £.

6. Aus der Colonie Queensland: Dünger und andere Artikel um 840 £.

Außer der hier angeführten Einfuhr aus England und den australischen Colonien werden aus anderen Ländern noch verschiedene andere Waren in unbedeutender Menge in Tasmanien importiert, darunter Rohrzucker aus Mauritius; dieser Theil des Importes erreichte im Jahre 1889 den Wert von..56 276 £.

Unter den aus Victoria eingeführten Waren sind hauptsächlich Möbel aus gebogenem Holz (der Wiener Firma Thonet), dann aber auch Glaswaren österreichischer Provenienz; diese Waren werden von den in Melbourne ansässigen Importfirmen um den beiläufigen Wert von 5000 £ jährlich nach Tasmanien versendet.

Der im Jahre 1889 erreichte Export im Gesammtwerte von 1 459 857 £ war auf die einzelnen Colonien und Länder folgendermaßen vertheilt:

England	251 835 £
Victoria	60 472 „
Neu-Süd-Wales	123 486 „
Neu-Seeland	345 407 „
Queensland	6 519 „
Süd-Australien	19 166 „
Andere Länder	16 „

Von der Wichtigkeit der Naturproducte der Colonie für den Export und für den Handel überhaupt, sowie gleichzeitig von der Gesammtproduction Tasmaniens, können folgende, die Hauptwerte der Ausfuhr im Jahre 1889 darstellende Ziffern einen allgemeinen Begriff geben.

Es gelangte im Jahre 1889 zur Ausfuhr:

Getreide (Weizen)	1 258 £
Erdäpfel	167 739 „
Obst und Obstconserven	128 882 „
Schafwolle	283 273 „
Häute und Felle	34 671 „

Holz	63 161 £
Gold, ungemünzt	123 486 „
Zinn	345 407 „
Lebendes Vieh	69 318 „

Außerdem werden Butter, Käse, Heu, Stroh und Bier in beträchtlicher Menge ausgeführt. Der gesammte Export von Wolle ist nach England gerichtet.

Von den sonstigen Producten der Viehzucht werden ausgeführt: Rinder nach Neu-Süd-Wales, Victoria und Neu-Seeland; Butter und Käse nach Neu-Süd-Wales; Häute, Felle, Leder, Pferde, Kaninchenbälge nach Victoria; lebende (Zucht-) Schafe nach Neu-Süd-Wales.

Der Wert des jährlich ausgeführten Bau- und Nutzholzes beträgt gegenwärtig ungefähr 65 000 £, jener der im Jahre 1889 exportierten Menge von Wattle (Gerber-) Rinde, welche nach England und den Nachbarcolonien ausgeführt wurde, bezifferte sich auf nicht weniger als 87 248 £; Bauholz und Latten werden nach Süd-Australien, Victoria, Neu-Seeland, Schindeln nach Neu-Seeland, Stammholz wird nach Victoria und gesägtes Holz nach Süd-Australien exportiert. Marmelade, dann frisches und getrocknetes Obst werden hauptsächlich nach Neu-Süd-Wales, Queensland und Neu-Seeland ausgeführt. Diese drei Colonien sind auch die Absatzgebiete für die übrigen Producte der Agricultur. Das conservierte Obst von Tasmanien steht jenem von S. Francisco (Californien) nach, nicht in der Güte der Obstgattung selbst, sondern vielmehr in der Art der Conservierung.

5. Neu-Süd-Wales. Die große Productivität des Landes an Erzeugnissen der Viehzucht sowohl als des Bergbaues, die günstigen maritimen Verhältnisse der Küste, welche für den größten Handelsverkehr geeignete Häfen bietet, ferner eine, wenn auch nicht sehr bedeutende, eigene Industrie, haben bewirkt, dass diese Colonie unter allen englischen Besitzungen, Canada und Indien ausgenommen, den größten Handelsverkehr besitzt.

Der Gesammtimport, welcher im Jahre 1825 nur einen Wert von 300 000 £ erreichte, nahm von Jahr zu Jahr zu und betrug im Jahre 1889 nicht weniger als 22,850.000 £ oder 22,7 £ pro Kopf der Einwohner. Die Exportverhältnisse haben in ähnlicher, rapider Weise Aufschwung genommen. Der Gesammtexport bezifferte sich im Jahre 1889 auf 23 294 934 £ oder 21,1 £ pro Kopf der mittleren Einwohnerzahl.

Die hauptsächlichsten Importartikel und Werte für das Jahr 1889 waren folgende:

A. Lebensmittel.

	Im Werte von
Butter	82 116 £
Conservierte Fische	130 757 „
Mehl	741 189 „
Obst	310 679 „
Getreide	920 797 „
Marmelade	59 044 „
Conservierte Milch	76 501 „
Conservierte Gemüse	83 587 „
Erdäpfel	405 063 „
Zucker	941 872 „
Thee	385 363 „

B. Getränke.

Bier		438 094	£
Branntwein und Liqueure		486 480	„
Wein		116 666	„

C. Metalle, Metallwaren, Apparate und Werkzeuge.

Waffen und Munition	um	155 184	£
Messerschmiedwaren	„	87 323	„
Stahlwaren	„	476 441	„
Eisenwaren und Maschinen	„	1 441 726	„
Gold (ungemünzt)	„	2 900 397	„
Musikalische Instrumente	„	139 951	„
Silberwaren	„	80 527	„
Taschen- und Wanduhren	„	84 881	„

D. Sonstige Waren.

Fertige Kleidungsstücke	um	1 204 696	£
Zuchtthiere	„	1 373 823	„
Schuhe und Stiefel	„	584 518	„
Kerzen	„	55 565	„
Heu und Stroh	„	323 650	„
Cement	„	118 712	„
Tuche und Tuchwaren	„	2 440 000	„
Droguen und Medicamente	„	188 025	„
Kunstgegenstände	„	833 244	„
Spielwaren	„	156 185	„
Tapeziererwaren	„	218 337	„
Glas und Glaswaren	„	98 773	„
Juwelen	„	78 273	„
Leder	„	65 031	„
Malz	„	107 444	„
Mineralien	„	563 611	„
Zündhölzchen	„	41 059	„
Farben und Papiertapeten	„	105 675	„
Papier und Bücher	„	505 624	„
Sattlerwaren	„	82 500	„
Holz	„	416 700	„
Tabak und Cigarren	„	220 604	„
Schafwolle (transito)	„	164 434	„

Lebensmittel, wie Butter, Mehl, Getreide, Erdäpfel, werden aus den übrigen Colonien des australischen Continents, Obst und Marmeladen hauptsächlich aus Tasmanien, Zucker aus Queensland und Ostindien, Thee aus China eingeführt.

Obwohl die Bierbrauerei in Neu-Süd-Wales selbst im großen Maßstabe betrieben wird, werden dennoch bedeutende Mengen sowohl aus Deutschland als auch aus England importiert. Namentlich das deutsche Lagerbier erfreut sich einer großen Nachfrage.

Der Import an Wein hat infolge der stets zunehmenden eigenen Production bedeutend abgenommen. Zur Zeit wird Wein aus Frankreich und Süd-Australien eingeführt.

Metalle, Metallwaren, Maschinen etc. werden aus England, Deutschland und den Vereinigten Staaten eingeführt.

Nach der officiellen Statistik betheiligten sich die einzelnen Länder im Jahre 1889 an dem Import nach Neu-Süd-Wales mit folgenden Ziffern:

England	mit	8 736 478	£
die australischen Colonien, vornehmlich Victoria und Queensland	„	10 440 449	„
andere englische Colonien	„	1 321 581	„
die Vereinigten Staaten	„	1 094 697	„
Java	„	298 403	„
Belgien	„	88 843	„
China	„	257 353	„
Österreich-Ungarn	„	13	„

Wie in den übrigen australischen Colonien, so ist auch in Neu-Süd-Wales die officielle Statistik bis jetzt noch nicht in der Lage gewesen, über die aus Österreich-Ungarn eingeführten Artikel vollen Aufschluss zu geben, aus den bereits bekannten Gründen.

Die vornehmlichsten Landesproducte, auf welche der Export der Colonie Neu-Süd-Wales sich gründet, sind: Schafwolle, Zuchtthiere, Felle, Talg, Kohle, Zinn, Silber, Silbererze, Kupfer und Gold. Über die gegenwärtige Ausfuhrsthätigkeit geben die nachfolgenden Exportwerte für das Jahr 1889 Aufschluss.

I. Reine Ausfuhr.

A. Viehzuchtproducte.

Schafwolle	10 620 636	£
Zuchtthiere	1 113 311	„
Felle	381 598	„
Talg	198 052	„
Leder	154 744	„
Conserven	98 747	„

B. Bergbauproducte.

Silber und Silbererze	1 971 198	£
Kupfer	210 331	„
Kohle	1 319 271	„
Zinn	414 987	„
Kerosin	59 835	„
Gold	47 587	„

C. Producte der Landwirtschaft und Industrie.

Mehl	74 204	£
Getreide	80 886	„
Obst	141 922	„

Holz	102 714 £
Fußbekleidungen	13 212 „

II. Ausfuhr im Durchzugsverkehr.

Lebensmittel und Bier............	520 570 £
Wein und Liqueure...............	109 806 „
Zuchtthiere......................	59 747 „
Producte der Viehzucht und der Landwirtschaft, darunter auch Wolle...	373 617 „
Erzeugnisse der Textilindustrie......	432 582 „
Metalle, Metallwaren und Mineralien .	186 840 „
Gold, gemünzt (wird ungemünzt eingeführt).....................	3 166 797 „
Kunstgegenstände	158 338 „
Kleider und Kleiderstoffe...........	841 092 „
Andere Artikel	23 157 „

Der Wert der Waren, welche als Producte des Landes von der Colonie exportiert werden, beziffert sich gegenwärtig auf rund 17 Millionen Pfund Sterling, respective auf 15,8 £ pro Kopf der Einwohnerzahl; während Waren im Werte von circa 5 Millionen Pfund Sterling, welche importiert wurden, aus der Colonie wieder zur Ausfuhr gelangten. Schafwolle ist, wie ersichtlich, als Haupterzeugnis und wichtigster Ausfuhrartikel der Colonie anzusehen. Der Fortschritt der Schafzucht und die Ausfuhr von Schafwolle aus Neu-Süd-Wales ist namentlich in den letzten 14 Jahren eine steigende gewesen und hat im Jahre 1889 ihr bisheriges Maximum erreicht. Während im Jahre 1860 nur 14 962 362 engl. Pfund Schafwolle exportiert wurden, betrug die Ausfuhr in den folgenden Jahren:

1865	29 858 790	engl.	Pfund	im	Werte	von	2 283 560 £
1870	47 440 610	„	„	„	„	„	2 741 141 „
1875	87 534 280	„	„	„	„	„	5 651 643 „
1880	154 871 832	„	„	„	„	„	8 040 625 „
1885	168 151 659	„	„	„	„	„	7 246 642 „
1887	216 450 343	„	„	„	„	„	8 911 155 „
1888	235 848 944	„	„	„	„	„	9 089 776 „
1889	261 853 484	„	„	„	„	„	10 620 630 „

Sowohl die Ausfuhrmenge als die Werte sind natürlich von sehr verschiedenen Verhältnissen beeinflusst, und wie aus den oben angegebenen Ziffern zu sehen ist, stehen die Exportwerte nicht in ursächlichem Zusammenhange mit der ausgeführten Menge. Die Höhe der jährlichen Exportwerte an Schafwolle ist hauptsächlich von dem jeweiligen Marktpreise, welcher am Londoner Wollmarkt für die Saison erzielt wird, abhängig. Dieser Marktpreis ist starken Schwankungen unterworfen, hat jedoch seit dem Jahre 1875 einen bedeutenden Rückgang aufzuweisen und stellte sich in den verschiedenen Jahren folgendermaßen:

	Londoner Marktpreis pro engl. Pfund Fette Wolle	Gewaschene Wolle
1871—1875	etwa 60 kr.	etwa 1,06 kr.
1880	„ 50 „	„ 76 „
1885	„ 36 „	„ 64 „
1889	„ 34 „	„ 60 „
1890	„ 40 „	„ 68 „

Durch Errichtung von eigenen Wollmärkten in Antwerpen, Hamburg, Marseille und Havre, wohin die Wolle jetzt zum Nachtheile Londons direct exportiert wird, wurde eine kleine Besserung in den Preisen erzielt. Neuester Zeit ist man bestrebt, die Errichtung von eigenen Wollmärkten in China und Japan anzuregen und hofft dadurch einen größeren Export, sowie auch eine weitere Steigerung der Preise zu erreichen.

Die im Jahre 1889 ausgeführte Schafwolle vertheilte sich auf:

	Mit einem Werte von
England	5 586 498 £
Victoria	2 952 107 „
Süd-Australien	784 802 „
Antwerpen	718 668 „
Hamburg	505 927 „
Havre und Marseille	59 637 „
die Vereinigten Staaten	12 997 „

Der größte Theil der nach Victoria und Süd-Australien exportierten Wolle wird von Melbourne, respective von Adelaide nach Europa verschifft und erzielt als angebliches Product dieser letzteren Colonien einen höheren Preis.

Die Wolle wird in Ballen zu durchschnittlich 450 engl. Pfund (200 *kg*) verpackt und größtentheils als Rohproduct in den Handel gebracht.

Diesem enormen Werte der ausgeführten Wolle gegenüber — etwa 9 £ per Kopf der mittleren Einwohnerzahl — ist der Export der übrigen Producte der Viehzucht unbedeutend.

Nach der Viehzucht ist die bergmännische Ausbeute der mineralischen Schätze des Landes für den Handel und für den Export von hoher Bedeutung.

In erster Linie steht die Ausfuhr von Silber und Silbererzen, welche seit dem Jahre 1884, in welchem in der Colonie Silberschmelzwerke errichtet wurden, in stetiger Zunahme begriffen ist.

Eine besondere Wichtigkeit hat in den letzten Jahren die Ausbeute und Ausfuhr von Kohle erlangt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Menge der in den letzten Jahren aus Neu-Süd-Wales exportierten Kohle.

	Export an Kohle in engl. Tonnen à 1016 *kg*
1880	753 356
1881	1 029 844
1882	1 261 545
1883	1 512 445
1884	1 690 763
1885	1 756 356

	Export an Kohle in engl. Tonnen à 1016 *kg*
1886	1 735 865
1887	1 790 442
1888	1 923 872
1889	2 387 702

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass die Ausfuhrmenge von in Neu-Süd-Wales gewonnener Kohle sich in den letzten 9 Jahren verdreifacht hat.

Die Hauptabsatzgebiete für australische Kohle sind Victoria und die Vereinigten Staaten, ferner sämmtliche australischen Colonien, Chile, Indien, Hongkong und die Inseln des Stillen Oceans, sowie die große Anzahl von Dampfern, welche jährlich Australien besucht.

Die Ausfuhr an Zinn und Kupfer ist keine bedeutende und ist in beständiger Abnahme begriffen. Der niedrige Preis dieser Metalle, sowie der Umstand, dass die reicheren Kupfer- und Zinnlager weit von der Küste, also vom Verschiffungsplatze gelegen sind, hält die Capitalisten davon ab, Geld in der Ausbeute dieser Metalle zu investieren.

Auch an der Goldproduction und an dem Exporte des in der Colonie producierten Goldes ist seit dem Jahre 1872 ein beständiger Rückgang bemerkbar. Der Grund hiefür ist hauptsächlich darin zu finden, dass die Alluvialfelder bereits erschöpft sind und die Gewinnung des Goldes gegenwärtig die Investierung von großen Capitalien erforderte, welche sich in der Viehzucht oder Landwirtschaft schneller, sicherer und besser verwerten lassen.

Die Producte der Landwirtschaft im engeren Sinne, das ist des Bodenbaues, sind gegenwärtig von keiner besonderen Wichtigkeit für den Handel und für den Export und nicht imstande, den eigenen Bedarf der Colonie zu decken. Ebenso sind die Waldproducte der Colonie von geringer Bedeutung und, obwohl das Land reich an Wäldern ist, muss doch der große Bedarf an Bauholz durch Einfuhr gedeckt werden. Im Jahre 1889 wurden:

402 900 m^3 gesägtes Holz	im	Werte	von	110 900	£
1 549 711 m^3 Stammholz	„	„	„	297 400	„
dann andere Holzgattungen	„	„	„	8 400	„

importiert.

Über 30 % des eingeführten Holzes kommen von der Westküste der Vereinigten Staaten, während der übrige Theil aus Norwegen, Neu-Seeland und Tasmanien eingeführt wird.

Die erste Stelle, sowohl in der Einfuhr, als auch in dem Exporte, nimmt Großbritannien ein. Vom gesammten Importe der Colonie Neu-Süd-Wales für das Jahr 1889 (22 863 057 £) entfielen nicht weniger als 8 736 478 £ auf Großbritannien, während im selben Jahre um 8 964 625 £ Waren nach dem Mutterlande ausgeführt wurden.

In zweiter Reihe ist an dem Handel von Neu-Süd-Wales die Colonie Victoria betheiligt. Der Import aus dieser Colonie, welcher aus landwirtschaftlichen Geräthen, Butter, Teigwaren, Gerste, Tuchwaren, fertigen Kleidungsstücken, Eisen- und Stahlwaren und anderen Artikeln besteht, bezifferte sich im Jahre 1889 auf 2 419 038 £, während der Export dahin im nämlichen

Jahre 538 530 £ betrug. Die vorzüglichsten Gegenstände der Ausfuhr sind Wolle nach Melbourne zur Verschiffung nach Europa, dann Kohle, Felle und hartes Holz.

Zwischen der Colonie Neu-Süd-Wales und Queensland bestehen auch nicht unbedeutende Handelsbeziehungen. Die wichtigsten Einfuhrsartikel aus Queensland sind Schafwolle (nach Sydney) zur Verschiffung nach Europa, ferner Hornvieh, Zucker und ungemünztes Gold.

Aus Süd-Australien werden vornehmlich Mehl, Getreide, Heu, Häcksel und Wein importiert; Schafwolle, Silbererze (nach Port Adelaide) Kohle und Zuchtthiere bilden die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel dahin.

Der Handel mit Tasmanien ist unbedeutend und beschränkt sich auf die Einfuhr von Obst, Marmelade, Baumrinde und Erdäpfel, und auf die Ausfuhr von Kohle und verschiedenen Artikeln englischer Provenienz.

Aus Neu-Seeland findet ein bedeutender Import von Holz, Getreide, Butter, Käse, Kaurigummi und ungemünztem Gold statt, welcher sich im Jahre 1889 auf 1 195 090 £ bezifferte. Nach Neu-Seeland wird Kohle und gemünztes Gold exportiert (1889 im Gesammtwerte von 416 824 £).

Hongkong nimmt seinen Antheil an dem Handel von Neu-Süd-Wales durch den Import von Opium, Thee, Tabak, Zucker und Reis, während Kohle und gemünztes Gold dahin exportiert werden.

Indien importiert nach Neu-Süd-Wales vornehmlich Rhicinusöl, leere Säcke, Reis und Thee. Die Ausfuhr nach Indien besteht ausschließlich aus Kohle, Kupfer und gemünztem Gold.

Beträchtliche Bedeutung hat auch die Handelsthätigkeit zwischen der Colonie Neu-Süd-Wales und den Vereinigten Staaten erreicht. Der Import aus diesen bezifferte sich im Jahre 1889 auf 1 094 697 £, während der Export dahin 1 130 589 £ betrug. Die vorzüglichsten Gegenstände der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten sind: Stammholz und gesägtes Holz (im Jahre 1889 im Werte von 112 929 £), ferner Eisenwaren, Tabak, Cigarren, conservierte Fische, Maschinen etc. Zum Exporte nach den Vereinigten Staaten gelangten ungemünztes Gold, Kohle, Zinn, Känguruhfelle und Wolle.

Von europäischen Staaten, welche an dem Handel mit Neu-Süd-Wales besonders betheiligt sind, sind Deutschland, Frankreich und Belgien hervorzuheben,

Die Handelsbeziehungen zwischen Neu-Süd-Wales und Deutschland datieren seit dem Jahre 1879 und haben durch die Eröffnung der directen Schiffahrtsverbindung zwischen Hamburg und Australien vermittelst des *Norddeutschen Lloyd* eine besondere Ausdehnung bekommen. Während noch im Jahre 1879 der Import von Deutschland nach Neu-Süd-Wales den Wert von 32 436 £ repräsentierte und der Export dahin sich auf 4 775 £ bezifferte, stieg der Import in 10 Jahren bis zum Werte von 533 082 £, während der Export nach Deutschland den Wert von 519 435 £ erreichte.

Nach Neu-Süd-Wales wurden im Jahre 1889 aus Deutschland importiert:

	Im Werte von
Eisenwaren	46 047 £
Musikalische Instrumente	64 094 „
Brantwein und Liqueure	44 222 „
Tabak und Cigarren	23 301 „
Spielwaren	21 140 „

	Im Werte von
Nähmaschinen	16 808 £
Bier	11 144 „
Cement	5 917 „
Wand- und Taschenuhren	1 609 „
Fertige Kleidungsstücke, Tuche und Schuhe	104 271 „
Papier aller Art, Stärke, Bilderrahmen, Chemikalien, Glas und Glaswaren	194 529 „

Von Neu-Süd-Wales nach Deutschland wird ausschließlich Schafwolle exportiert.

Belgien steht seit dem Jahre 1881 in directem Handelsverkehr mit Neu-Süd-Wales und importiert eine bedeutende Menge von Waren nach dieser Colonie, vornehmlich Eisen- und Glaswaren, Kerzen, Cigarren, Cement und Stärke. Dagegen bildet Belgien nächst England das größte Absatzgebiet für die Wolle von Neu-Süd-Wales, wovon im Jahre 1889 im Werte von 718 668 £ dahin ausgeführt wurde.

Bedeutende Handelsbeziehungen zwischen Neu-Süd-Wales und Frankreich bestehen seit dem Jahre 1881. Dieselben haben durch die Eröffnung der directen Schiffahrtsverbindung vermittelst der Dampfer der *Messageries Maritimes* eine rapide Ausdehnung gewonnen. Aus Frankreich werden vornehmlich Seidenstoffe, fertige Kleidungsstücke, Schuhe, Weine, Tabak und Cigarren eingeführt. Die Ausfuhr nach Frankreich besteht aus Wolle und Schaffellen.

Nach Percentwerten gruppiert, reihen sich die Länder, welche an dem gesammten Handelsverkehr von Neu-Süd-Wales theilnehmen, für das Jahr 1889 in folgender Art aneinander:

Länder	Einfuhr	Ausfuhr	% des Gesammtverkehres
1. England	8 736 478 £	8 964 625 £	38,4
2. Victoria	2 419 038 „	5 385 300 „	16,8
3. Queensland	4 667 700 „	1 747 853 „	14
4. Süd-Australien	1 858 621 „	2 999 664 „	10,5
5. Vereinigte Staaten	1 094 697 „	1 130 589 „	4,8
6. Engl. Colonien (nicht australisch)	1 321 581 „	766 993 „	4,5
7. Neu-Seeland	1 195 090 „	416 824 „	3,5
8. Belgien	88 843 „	725 687 „	2,3
9. Frankreich	533 082 „	519 435 „	2,2
10. Deutschland	265 482 „	293 764 „	0,8
11. China	257 353 „	11 578 „	0,5
12. Andere Länder	425 092 „	332 613 „	1,7

6. Neu-Seeland. Der Handel von Neu-Seeland fußt, wie jener der australischen Colonien, hauptsächlich auf dem Exporte der verschiedenen Rohproducte der Colonie und dem Importe von industriellen Erzeugnissen und ist beinahe eine Domäne des Londoner Marktes, indem zwei Drittel des ganzen Importes und Exportes von Londoner Firmen besorgt werden. Amerika, welches nach England am meisten von Neu-Seeland bezieht (Kauri-Gummi) und es früher vorgezogen hat über London zu importieren, hat sich in der letzten Zeit vom Londoner Markte emancipiert und verfrachtet direct den Bedarf von neuseeländischen Producten mit Segelschiffen.

Der gesammte Import von Neu-Seeland bezifferte sich im Jahre 1889 auf 6 297 097 £, der Export auf 9 339 265 £, worunter 9 042 008 (also 55 £ $11^1/_2$ *sh* pro Kopf der Einwohnerzahl) der Wert des reinen Exportes. In die Summen theilen sich Auckland, Dunedin, Wellington, Littleton, Napier, Nelson und Bluff.

Die Hauptartikel des Importes sind: Luxus-Manufactur, Glas- und Porzellanwaren, sowie auch feinere Schuhe, fertige Kleider, Möbel, Papier, Eisendraht, Eisenbahnschienen und diverse Colonialwaren, wie Zucker, Kaffee, Tabak und Gewürze, dann Spirituosen und Wein.

Die Importhäuser betreiben ihr europäisches Geschäft meistens durch Agenten in London, welche gegen Entrichtung einer 20%igen Provision die Einkäufe besorgen.

Auch die österreichisch-ungarische Industrie ist vertreten, und zwar durch böhmische Glas- und Porzellanwaren, Möbel, Schuhe und hölzerne Pfeifen, welche durch die Importhäuser von Melbourne und Sydney auf den neuseeländischen Markt gelangen.

Der Import aus Deutschland nach Neu-Seeland hat in den letzten Jahren eine rapide Steigerung erfahren. Während noch im Jahre 1883 Waren im Werte von bloß 5793 £ aus Deutschland eingeführt wurden, bezifferte sich dieser Import im Jahre 1889 auf 18 964 £.

Zucker wird aus Mauritius und Java, Kaffee größtentheils aus Ceylon, Thee und Reis aus Indien und China bezogen.

Unter den Exportartikeln sind hauptsächlich zu nennen: Wolle, Getreide, Gold, Kauri-Gummi, Holz, Häute, Felle, Talg, neuseeländischer Flachs und endlich gefrorenes Fleisch.

Die Werte der ausgeführten Artikel für das Jahr 1889 waren:

Wolle	3 976 375 £
Gefrorenes Fleisch	783 374 "
Talg, Felle, Häute, Butter und Käse	847 652 "
Hafer	360 086 "
Gerste	85 778 "
Weizen	489 728 "
Andere Bodenbauproducte	488 705 "
Holz (Kauri-Holz)	176 608 "
Andere Holzgattungen, Harz etc.	350 483 "
Gold	785 490 "
Kauri-Gummi	329 590 "
Kohle	84 397 "
Silber	4 043 "
Mangan	2 569 "
Antimonerze	5 319 "
Andere Minerale	9 985 "
Fische	19 889 "
Andere Producte der Colonie	241 937 "
Nicht-Producte der Colonie	297 257 "
Summe..	9 339 265 £

Gegen das Jahr 1888 war eine Zunahme des Exportes an Wolle, Getreide und gefrorenem Fleisch zu constatieren, dagegen nahm die Ausfuhr an Holz, Kauri-Gummi und Gold bedeutend ab.

Kauri-Gummi, welches zur Erzeugung des sehr haltbaren Damar-Lackes verwendet wird, bildet einen wichtigen Exportartikel Neu-Seelands, speciell der Provinz Auckland, und wird zu zwei Drittheilen des Gesammtexportes nach Nordamerika, zu einem Drittheil nach England von der Aucklӓnder Firma Robert Walker verfrachtet. Die beste Sorte von Kauri-Gummi ist das halb fossile Harz, welches in Blöcken von oft mehreren Centnern im Erdboden vorkommt, auf Landstrecken die einstmals von jetzt ausgestorbenen Kauriwäldern bedeckt waren.

Neuseeländischer Flachs, welcher durch Stampfen der schwertförmigen Blätter des *Phormium tenax*, unter beständigem, die weichen Bestandtheile von den Fasern ablösendem Wasserzuflusse gewonnen wird, dient zur Verfertigung von Tauen, Matten, Körben etc. und wird in ziemlich bedeutender Menge nach England und Nordamerika (in gepreßten Ballen zu 3 bis 4 Centner Gewicht) exportiert.

Die Gewinnung und Ausfuhr des Kauri-Holzes wird in Australien und Neu-Seeland durch eine Actiengesellschaft (*Kauri Timber Company-Limited)*, mit dem Hauptsitze in Melbourne, besorgt.

Der Antheil der einzelnen Länder und Handelsplätze an dem Import und Export von Neu-Seeland im Jahre 1889 zeigt folgende Zahlen:

	Import	Export
England	4 126 311 £	6 599 682 £
Australische Colonien	1 107 132 „	2 145 671 „
Fidji Inseln	126 677 „	43 504 „
Mauritius	129 943 „	254 „
Hongkong	23 388 „	13 152 „
Bengalen	193 712 „	12 973 „
Ceylon	10 277 „	—
Singapore	7 992 „	25 „
Canada	3 022 „	—
Andere engl. Colonien	1 055 „	11 074 „
Österreich-Ungarn	483 „	1 000 „
Frankreich	7 231 „	4 685 „
Deutschland	18 964 „	4 882 „
Belgien	2 420 „	5 421 „
Schweiz	1 592 „	—
Andere europäischen Staaten	2 903 „	26 „
Nordamerika	342 436 „	441 362 „
Brasilien	5 „	47 675 „
Egypten	1 908 „	—
China	88 233 „	6 755 „
Japan	8 297 „	104 „
Java	44 026 „	2 447 „
Inseln des Stillen Oceans	28 699 „	97 185 „
Philippinen	19 239 „	—
Andere Länder	1 080 „	1 388 „

7. Vergleich der Handelsthätigkeit in den einzelnen Colonien. Um einen Vergleich der Handelsthätigkeit in den verschiedenen Colonien zu erleichtern, folgt nachstehend eine Nebeneinanderstellung der wichtigsten respectiven Import- und Exportwerte:

Wichtigste Importwerte für das Jahr 1889.

Artikel	Neu-Süd-Wales £	Queensland £	Süd-Australien £	Tasmanien £	Victoria £	West-Australien £
Webstoffe, Kleider etc.:						
Wollenwaren und wollene Stückgüter	1)	146 619	227 164 2)	1)	969 412	1)
Seide und Seidenstoffe	1)	21 564	—	1)	395 328	1)
Baumwolle und Baumwollstoffe	1)	158 584	—	1)	952 262	1)
Wollene Zeuge und Stoffe, Waren daraus	2 440 000	} 288 083 3)	} 384 929	} 385 083	—	} 125 297
Schnittwaren	1)				383 837	
Hüte, Kappen, Damenhüte	1)	62 981	1)	—	126 212	2 216
Wirkwaren	1)	45 248	1)	—	156 177	1)
Fertige Kleider und Wäsche	1 204 696	267 346	192 136	1)	473 984	12 359
Stiefel und Schuhe	584 518	87 633	81 832	41 249	194 235	21 757
Säcke	100 518	28 273	150 617	34 910	112 014	10 068
Nahrungsmittel, animalische:						
Fische	130 757	35 174	20 895	1 995	198 773	3 545
Nahrungsmittel, pflanzliche:						
Mehl und Zwieback	745 273	488 049	474	5 883	7 341	40 852
Körnerfrucht, Weizen	637 549	22 263	3 071	33 255	49 028	3 083
„ Hafer	156 779	26 419	17 295	320	296 965	7 998
„ Reis	82 473	34 745	—	5 994	77 552	3 861
Obst (einschließlich Rosinen und Weinbeeren)	310 697	115 811	21 105	18 523	273 631	6 738
Erdäpfel	328 677	94 117	21 897	—	10 889	3 232
Zucker und Sirup	941 872	13 657	321 740	117 466	992 761	69 105
Getränke und Genussmittel:						
Bier, Cider und Birnwein	438 094	168 613	150 617	14 112	346 507	30 429
Spirituosen	486 478	189 414	102 691	29 494	500 414	23 492
Wein	116 666	47 134	14 628	10 527	158 770	6 502
Thee	385 363	135 931	90 395	46 875	596 385	49 682
Kaffee	31 290	8 005	17 377	3 558	58 314	1 815
Cigarren, Rauch- und Schnupftabak	220 604	106 037	48 507	26 639	370 724	17 296
Artikel animalischer Provenienz:						
Schafwolle	330 072	265	848 330	—	3 595 449	—
Leder und Lederwaren	65 031	26 757	14 961	8 985	173 294	2 173

Artikel pflanzlicher Provenienz:						
Holz	408 401	25 585	186 049	34 271	1 390 036	6 282
Mineralien und Metalle:						
Kohle und Coke	126 406	7 555	99 462	38 851	753 048	6 738
Gold, ungemünzt	2 853 102	15 060	125 213	—	502 818	—
„ gemünzt	27 781	304 030		1 000	217 166	3 000
Lebendes Vieh	1 367 520	139 207	196 088	96 906	1 081 348	14 218

1) Einbegriffen unter „Wollene Zeuge und Stoffe, Waren daraus“ (engl. *Drapery*, ein vieldeutiger Ausdruck, dessen Gebrauch in Victoria bereits abgeschafft ist).

2) Einschließlich Baumwollstoffe und leinene Stückgüter.

3) Einschließlich Mode- und Putzwaren.

Andere wichtige Artikel der Einfuhrwaren:

Für Neu-Süd-Wales:

Cement	118 712	£
Butter und Käse	82 116	„
Schinken und Speck	51 234	„
Fleischconserven	38 956	„
Malz	107 444	„
Mais	35 432	„
Kerzen	55 565	„
Heu und Häcksel	323 650	„
Kupfererze	185 383	„
Zinnerze und -Barren	238 726	„
Kurzwaren	476 441	„

Für Queensland:

Bücher und Zeitungen	62 524	£
Musikalische Instrumente	35 126	„
Butter und Käse	66 894	„
Conserven	31 734	„
Opium	43 888	„
Möbel	72 928	„
Juwelen	18 671	„
Kurz- und Eisenwaren	190 844	„
Maschinen	166 052	„
Ärarisches und milit. Materiale	106 248	„
Eisen, Stahl und Eisenbahnschienen	328 803	„
Leinene Stückgüter	23 364	„
Kerosin	45 615	„

Für Süd-Australien:

Gerste, Mais und Hafer	7 480	£
Möbel	26 378	„
Ärarisches Materiale	79 385	„
Silberhältiges Blei u. Erze davon	325 987	„

Für Tasmanien:

Bücher etc.	42 232	£
Dünger	17 228	„
Kurzwaren	107 353	„
Ärarialmateriale	33 446	„
Droguen und Arzneien	22 051	„

Für Victoria:

Handschuhe	138 804	£
Hopfen	52 580	„
Häute und Felle	151 847	„
Papier	361 626	„
Öle	77 352	„
Töpfer- und Glaswaren	384 415	„
Juwelen	66 456	„
Eisen und Stahl (ohne Schienen)	1 002 840	„

Für West-Australien:

Fleisch	7 607	£
Butter	16 680	„
Käse	6 397	„
Kleie	7 818	„
Stacheldraht (für Zäune)	52 725	„
Eisenbahnmateriale	28 370	„

Wichtigste Exportwerte für das Jahr 1889.

Artikel	Neu-Süd-Wales £	Queensland £	Süd-Australien £	Tasmanien £	Victoria £	West-Australien £
Webstoffe, Kleider etc.:						
Wollenwaren und wollene Stückgüter	[1]	448			77 943	
Wollene Zeuge und Stoffe, Waren daraus	293 538	4 471 (zusammen mit Schnittwaren)	70 255 (zusammen für die ersten drei Zeilen)		—	
Schnittwaren	[1]			2 950 (zusammen für die fünf Zeilen)	37 460	844 (zusammen für die fünf Zeilen)
Fertige Kleider und Wäsche	24 358	3 792	54 790		154 467	
Stiefel und Schuhe	84 406	2 530	23 044		39 402	
Nahrungsmittel, animalische:						
Butter und Käse	36 444	1 315	25 985	—	46 409	—
Fleisch, frisch, conserviert und gesalzen	127 338	83 168	6 005	216	20 410	—
Nahrungsmittel, pflanzliche:						
Mehl und Zwieback	206 761	2 057	694 004	14	319 938	—
Körnerfrucht, Weizen	29 460	20	236 898	1 258	84 064	—
Erdäpfel	60 301	641	—	167 739	57 612	—
Zucker und Sirup	90 553	444 905	38 164	13	128 256	—
Obst und Obstconserven	195 564	38 936	52 219	128 882	44 643	—
Getränke und Genussmittel:						
Wein	37 222	2 702	53 187	190	66 283	—
Cigarren, Rauch- und Schnupftabak	73 726	5 860	18 647	435	112 553	365
Artikel animalischer Provenienz:						
Schafwolle	10 785 070	2 680 134	2 194 701	283 237	5 928 932	395 904
Talg	201 712	61 003	8 980	2 923	149 429	—
Leder und Lederwaren	168 712	297	39 340	6 438	217 559	146
Häute und Felle	384 345	127 900	177 140	34 671	231 960	—
Perlmutter und Schildpatt	3 920	68 246	—	—	—	104 485 [2]
Artikel pflanzlicher Provenienz:						
Holz	125 334	6 933	57 603	63 161	24 168	120 545 [3]

Mineralien und Metalle:						
Kohle und Coke	1 279 271	15 972	50 163	8 455	1 044	—
Gold, ungemünzt	47 972	2 754 382	8 901	123 486	296 413	58 872 [4])
„ gemünzt	3 157 965	102 648	41 262		1 983 913	—
Silbererz, silberhältiges Blei, Silberbarren	1 974 018	118 482	1 910 977	2 966	9 552	—
Kupfer	308 703	14 126	295 288	255	1 130	1 907
Zinnerze und -Barren	447 396	157 867	340	} 345 407	} 2 684	} 300
Zinn in Blöcken, Blechen und verarbeitet	9 447	40 265	1 616			
Lebendes Vieh	1 160 113	827 716	81 345	69 318	538 973	7 726

[1]) Inbegriffen unter „Wollenzeug und Stoffe, Waren daraus". Siehe Anm. 1 der vorhergehenden Tabelle.
[2]) Einschließlich Perlen im Werte von 30 000 £.
[3]) Besteht aus 67 465 £ für Sandelholz und 6 308 £ für nicht näher bezeichnetes Holz.
[4]) Dies ist der officiell bekannte Wert. Man nimmt jedoch an, dass eine bedeutend größere Menge an Gold die Colonie verlassen habe.

Andere wichtige Artikel der Ausfuhr waren:

Für Neu-Süd-Wales:

Mais	58 773 £
Öle	40 720 „
Heu und Häcksel	15 523 „
Brandschiefer	59 835 „

Für Queensland:

Trepang	22 740 £
Austern	17 048 „
Rum	1 206 „
Fleischconserven	83 168 „

Für Süd-Australien:

Heu und Häcksel	117 276 £
Kleie	22 813 „

Für Tasmanien:

Hafermehl	1 256 £
Hafer	36 672 „
Hopfen	23 115 „
Öle	5 152 „
Gerbrinde	87 248 „

Für Victoria:

Hopfen	13 724 £
Zwiebel	35 308 „
Kerzen	6 251 „
Gerbrinde	45 666 „
Heu und Häcksel	129 391 „

Für West-Australien:

Guano	8 488 £
Bleierz	2 500 „

8. Handel der wichtigsten Colonien mit Ostasien. — Schließlich sei, um einen Einblick in den Handelsverkehr Australiens mit den ostasiatischen Häfen zu gewinnen, der ja die Rentabilität der früher erwähnten Lloydzweiglinie in erster Linie beeinflussen müsste, eine nach officiellen Quellen zusammengestellte detaillierte Übersicht über den Warenaustausch zwischen den beiden Landgebieten hier gebracht. (Tabelle „*A*, Victoria", am Schlusse des Buches.)

B. Neu-Süd-Wales.

Anmerkung. Werte in Pfund Sterling.

I. Import.

Artikel	Aus: Mengeneinheit	Calcutta und Ostindien Menge	Calcutta und Ostindien Wert	Ceylon Menge	Ceylon Wert	Singapore Menge	Singapore Wert	Java Menge	Java Wert	Hongkong Menge	Hongkong Wert	China Menge	China Wert	Japan Mge.	Japan Wert	Wertsumme
Säcke, gewöhnliche	Dtzd.	83 680	22 721	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 721
" aus Jute	"	61 687	10 091	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 091
Korbflechterwaren	Colli	569	45	—	—	20 346	2 081	1 420	210	411	655	—	—	—	—	2 991
Stiefel und Schuhe	"	8	125	—	—	—	—	—	—	207	1 695	—	—	—	—	1 820
Bürstenbinderwaren	"	—	—	—	—	—	—	—	—	117	516	—	—	—	—	516
Chinesische Waren	"	—	—	—	—	—	—	—	—	4 091	5 948	—	—	—	—	5 948
" Eßwaren	"	—	—	—	—	—	—	—	—	1 023	2 213	—	—	—	—	2 213
Kaffee	engl. ℔	—	—	152 414	7 076	17 536	698	—	—	—	—	56 227	2 600	—	—	10 374
Tauwerk	engl. Centner	608	762	—	—	22	35	—	—	818	2 380	—	—	—	—	3 177
Tuche	Colli	102	1 841	7	270	22	1 000	—	—	49	608	—	—	—	—	3 719
Droguen	"	1 290	1 092	—	—	—	—	—	—	714	3 803	—	—	—	—	4 895
Farben	"	1 265	1 208	7	13	76	315	—	—	—	—	—	—	—	—	1 436
Töpferwaren	"	3	20	—	—	—	—	—	—	312	824	3	21	23	75	940
Eier	Dtzd.	—	—	—	—	—	—	—	—	27 781	741	—	—	—	—	741
Faserstoffe	Colli	—	—	9 486	584	—	—	—	—	386	19	302	15	—	—	618
Feuerwerkskörper	"	—	—	—	—	—	—	—	—	1 969	3 299	1	13	—	—	3 312
Obst	engl. ℔	2 632	84	—	—	—	—	—	—	76 519	1 726	—	—	—	—	1 810
Möbel u. Einrichtungsgegenstände	Colli	—	—	—	—	38	16	—	—	4 563	6 306	317	652	79	167	7 141
Ingwer (eingelegt)	engl. ℔	15 667	170	—	—	—	—	—	—	40 006	464	—	—	—	—	634
Kleine Metall- u. Kurzwaren	Colli	2	15	1	10	—	—	—	—	126	845	1	2	—	—	872
Hüte und Kappen	"	9	119	3	54	4	170	—	—	19	412	—	—	—	—	755
Kapock	"	671	2 147	12	56	—	—	3 456	7 865	740	1 551	—	—	—	—	11 619
Leder	"	2	100	2	144	—	—	—	—	21	590	—	—	—	—	834
Maccaroni	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	20 886	328	—	—	—	—	328
Düngerstoffe	engl. Tonnen	200	1 200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 200
Zündhölzer	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	237	576	10	22	21	50	648
Matten	"	88	156	25	35	—	—	—	—	4 979	5 816	32	52	167	228	6 287
Fleisch	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	9 676	613	—	—	—	—	613
Olivenöl	Gallonen	402 146	51 763	—	170	—	—	—	—	103 705	18 018	—	40	—	—	69 991
Ölwaren (versch. Öle und Wachs)	Colli	984	1 256	139	396	—	—	—	—	20	33	—	—	—	—	1 685
dto.	Dtzd.	1 797	1 304	177	95	—	—	—	—	5 234	3 636	—	—	—	—	4 035

Opium	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	20 762	38 678	3 322	6 566	—	—	45 244
Pfeffer	„	26 880	970	—	—	41 628	1 855	—	—	10 646	422	60 480	3 700	—	—	5 947
Reis	engl. Tonnen	456	5 196	—	—	54	471	—	—	3 543	44 482	1 776	19 878	560	6 443	76 470
Seide	Colli	2	18	1	5	—	—	—	—	188	8 988	2	50	6	582	9 643
Gewürze	engl. ℔	24 363	774	2 240	80	10 024	1 020	—	—	1 415	153	4 440	210	—	—	2 237
Spirituosen	Gallonen	—	—	203	195	—	—	—	—	12 907	7 005	—	—	—	—	7 200
Zucker	engl. Tonnen	250	4 800	—	—	214	3 120	14 506	290 200	6 563	145 211	—	—	—	—	443 331
Talg	„	—	—	—	—	21	547	—	—	—	—	—	—	—	—	547
Tapioka	engl. ℔	224 974	2 435	—	—	430 899	4 243	—	—	34 938	304	275 096	3 969	—	—	9 951
Thee	„	318 170	14 515	231 065	11 357	4 612	301	—	—	690 480	34 961	5 528 856	233 829	—	—	283 963
Tabak	„	3 124	442	1 195	371	—	—	307	50	144 746	23 080	—	—	14	8	23 851
Spielzeug und Modewaren	Colli	48	627	1	10	57	500	—	—	2 131	10 962	14	124	597	3 654	14 877
Gemüse	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	173 940	2 413	—	—	—	—	2 413
„	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	2 074	1 579	—	—	—	—	1 579
Nicht benannte	—	—	43 623	—	468	—	362	—	78	—	42 669	—	—	—	822	88 022
Wertsumme	—	—	169 619	—	21 289	—	16 634	—	298 403	—	423 522	—	258 743	—	11 029	1 199 239

II. Export.

	Nach:	Calcutta und Ostindien	Ceylon	Singapore	Java	Hongkong	China	Japan	Wertsumme
Wert	—	136 879	6 358	38 486	52 610	280 427	11 587	1 315	527 662 [1])

[1]) Hauptexportartikel: „Gold“ im Werte von 214 912 £, „Kohle“ im Werte von 192 685 £.

III. Schiffsverkehr.

Verkehrsrichtung		Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Summe	
		Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Sch.	Tonn.	Sch.	Tonnen
Nach Neu-Süd-Wales:	Dampfer	17	30 967	—	—	1	1 492	3	4 816	32	46 424	8	11 903	1	2 040	62	97 642
	Segelschiffe	—	—	—	—	—	—	11	9 790	—	—	—	—	—	—	11	9 790
	Summe	17	30 967	—	—	1	1 492	14	14 606	32	46 424	8	11 903	1	2 040	73	107 432
Von Neu-Süd-Wales:	Dampfer	14	24 827	1	1 186	8	14 967	11	20 317	36	51 938	5	8 741	1	1 828	76	123 804
	Segelschiffe	18	28 694	2	2 257	23	28 522	43	40 338	24	24 735	9	6 540	1	712	120	131 798
	Summe	32	53 521	3	3 443	31	43 489	54	60 655	60	76 673	14	15 281	2	2 540	196	255 602

C. Süd-Australien.

Anmerkung. Werte in Pfund Sterling.

I. Import.

Artikel	Aus:	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Wertsumme
	Mengen-einheit	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Mge.	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Mge.	Wert	
Säcke	Dtzd.	520 563	140 769	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140 769
Kaffee	engl. ℔	2 342	78	193 500	9 288	11 381	414	—	—	—	—	—	—	—	—	9 780
Tauwerk	engl. Cent.	287	355	17	8	138	240	—	—	—	—	—	—	—	—	603
Tuch	Colli	—	91	—	26	—	—	—	—	—	1 427	—	1	—	—	1 545
Modewaren	„	—	20	—	—	—	—	—	—	—	252	—	—	—	—	272
Matten	„	—	27	—	—	—	—	—	—	—	135	—	—	—	—	191
Öl	Gallonen	85 367	9 855	2 256	218	—	—	—	—	3 132	519	—	—	—	—	10 592
Opium	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	97	230	—	—	—	—	230
Pfeffer	Colli	18 398	748	—	—	58 392	2 170	—	—	—	—	—	—	—	—	2 918
Reis	engl. Cent.	499	215	1	1	2 440	1 009	—	—	702	657	—	—	891	422	2 304
Sago	engl. ℔	3 616	13	—	—	68 290	531	—	—	—	—	—	—	—	—	544
Gewürze	„	4 461	126	6 822	75	2 817	336	—	—	1 099	9	—	—	—	—	546
Spirituosen	Gallonen	—	—	—	—	—	—	—	—	1 615	257	—	—	—	—	257
Zucker	engl. Cent.	—	—	—	—	—	—	—	—	12 685	15 151	1 051	1 200	—	—	16 351
Tapioka	engl. ℔	33 008	268	—	—	183 978	1 324	—	—	—	—	—	—	—	—	1 592
Thee	„	346 737	10 700	145 588	4 840	2 236	106	—	—	167 874	5 909	454 530	15 591	38	2	37 148
Tabak	„	1 950	122	526	129	—	—	—	—	3 436	618	—	—	—	—	869
Nichtben.	—	—	1 013	—	944	—	532	—	—	—	795	—	3	—	46	3 333
Wertsumme	—	—	164 400	—	15 558	—	6 662	—	—	—	25 959	—	16 795	—	470	229 844

II. Export.

Nach:	Calcutta und Ostindien	Ceylon	Singapore	Java	Hongkong	China	Japan	Wertsumme
Wert —	79 099	5 485	384	15 449	11 510	8 210	15	120 152 [1])

[1]) Hauptexportartikel: „Gold“, „Silber“, „Kupfer“, „Blei“ im Werte von 93 986 £
„Mehl“ (nach Java) im Werte von 13 082 „

III. Schiffsverkehr.

Verkehrsrichtung	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Summe	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Nach Süd-Australien .	15	27 414	—	—	—	—	—	—	11	15 772	2	2 781	—	—	28	45 967
Summe...	15	27 414	—	—	—	—	—	—	11	15 772	2	2 781	—	—	28	45 967
Von Süd-Australien ..	16	5 000	—	—	—	—	6	6 266	13	18 533	—	—	—	—	35	29 819
Summe...	16	5 000	—	—	—	—	6	6 266	13	18 533	—	—	—	—	35	29 819

D. Queensland.

Anmerkung. Werte in Pfund Sterling.

I. Import.

Artikel	Aus:	Calcutta u. Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Wertsumme
	Mengeneinheit	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	
Fertige Kleider	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	185	2 073	—	—	3	79	2 152
Säcke	„	1 287	6 254	—	—	—	—	—	—	287	1 173	—	—	—	—	7 427
Porzellan	„	—	—	—	—	—	—	—	—	126	508	—	—	—	—	508
Kaffee	engl. ℔	40 638	1 670	—	—	—	—	—	—	844	39	—	—	—	—	1 709
Confect	„	—	—	—	—	—	—	—	—	15 713	358	—	—	—	—	358
Tauwerk	engl. Tonnen	—	—	—	—	—	—	—	—	20	1 168	—	—	—	—	1 168
Modewaaren	Colli	6	110	—	—	—	—	—	—	1 335	2 554	—	—	152	516	3 180
Faserstoffe	engl. Tonnen	57	767	—	—	—	—	—	—	93	3 752	—	—	—	—	4 519
Feuerwerkskörper	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	791	696	—	—	—	—	696
Fische	engl. Tonnen	—	—	—	—	—	—	—	—	20	1 491	—	—	—	—	1 491
Obst	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	22 186	359	—	—	—	—	359
Möbel u. Einrichtungsgegenstände	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	1 163	1 181	—	—	33	40	1 221
Ingwer (eingemacht)	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	24 653	515	—	—	—	—	515
Ärarisches Materiale	Colli	90	1 000	—	—	—	—	—	—	1 017	1 050	—	—	—	—	2 050
Matten	„	4	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	138	240	264
Olivenöl	Gallonen	36 467	3 798	—	—	—	—	—	—	24 291	3 198	—	—	—	—	6 996
Ölwaren	Colli	—	620	—	—	—	—	—	—	—	2 295	—	—	—	—	2 915
Opium	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	20 945	40 396	—	—	—	—	40 396
Pfeffer	„	—	—	—	—	37 244	1 294	—	—	—	—	—	—	—	—	1 294
Eßwaren	„	—	—	—	—	—	—	—	—	13 908	679	—	—	—	—	679
Spanisches Rohr	Colli	—	—	—	—	1 477	176	—	—	68	62	—	—	—	—	241
Reis	engl. ℔	6 720	29	—	—	65 995	311	—	—	5 349 475	28 106	—	—	—	—	28 448
Sämereien	Colli	555	438	—	—	—	—	—	—	22	21	—	—	—	—	459
Seide	„	—	—	—	—	—	—	—	—	71	1 025	—	—	1	27	1 052
Spirituosen	Gallonen	—	—	—	—	9 211	1 243	—	—	4 988	1 176	—	—	—	—	2 419
Schreib-, Zeichen- und Malermaterialien	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	163	376	—	—	—	—	376
Thee	engl. ℔	23 208	937	—	—	—	—	—	—	689 835	26 213	107 373	3 883	675	45	31 078

Tabak	engl. ℔	2 180	214	—	—	—	—	202	35	14 448	1 404	—	—	10	5	1 658
Tapezierware	Colli	101	255	—	—	—	—	50	178	159	321	—	—	—	—	754
Gemüse	„	—	—	—	—	—	—	—	—	947	526	—	—	—	—	526
Vermicelli	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	7 655	123	—	—	—	—	123
Korbflechtware	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	145	151	—	—	—	—	151
Nichtbenannte	—	—	467	—	—	—	1 714	—	5	—	6 838	—	—	—	12	9 036
Wertsumme	—	—	16 583	—	—	—	4 741	—	218	—	129 827	—	3 883	—	964	156 216

II. Export.

Nach:	Calcutta und Ostindien	Ceylon	Singapore	Java	Hongkong	China	Japan	Wertsumme
Wert	1 392	—	1 599	1 625	39 103	—	2	43 722 [1]

[1]) Hauptexportartikel: „Perlmutter“ im Werte von 27 855 £;
„Gold“ „ „ „ 10 075 „

III. Schiffsverkehr.

Verkehrsrichtung	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Summe	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Nach Queensland	1	2 156	—	—	1	1 492	1	1 822	27	39 348	—	—	—	—	30	44 818
Summe	1	2 156	—	—	1	1 492	1	1 822	27	39 348	—	—	—	—	30	44 818
Von Queensland	5	6 984	—	—	—	—	1	984	25	37 568	—	—	3	3 960	34	49 496
Summe	5	6 984	—	—	—	—	1	984	25	37 568	—	—	3	3 960	34	49 496

Gesammt-Übersicht des Warenverkehrs.

	Calcutta und Ostindien	Ceylon	Singapore	Java	Hongkong	China	Japan	Wertsumme
	Wert	Wert	Wert	Wert	Wert	Wert	Wert	
I. Import.								
Nach Victoria......	252 603	77 113	45 181	239 154	353 573	444 529	22 694	1 434 847
„ Neu-Süd-Wales	169 619	21 289	16 634	298 403	423 522	258 743	11 029	1 199 239
„ Süd-Australien	164 400	15 558	6 662	—	25 959	16 795	470	229 844
„ Queensland ...	16 583	—	4 741	218	129 827	3 883	964	156 216
	603 205	113 960	73 218	537 775	932 881	723 950	35 157	3 020 146
II. Export.								
Aus Victoria	400 145	17 810	1 610	1 317	71 233	8	4 056	496 179
„ Neu-Süd-Wales	136 879	6 358	38 486	52 610	280 427	11 587	1 315	527 662
„ Süd-Australien	79 099	5 485	384	15 449	11 510	8 210	15	120 152
„ Queensland ...	1 392	—	1 599	1 625	39 103	—	2	43 722
	617 516	29 653	42 079	71 001	402 273	19 805	5 388	1 187 715

Gesammt-Übersicht des Schiffsverkehrs.

	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Summe	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Nach Victoria......	16	28 393	—	—	1	1 406	11	9 696	30	43 833	3	4 315	—	—	61	87 643
„ Neu-Süd-Wales	17	30 967	—	—	1	1 492	14	14 606	32	46 424	8	11 903	1	2 040	73	107 432
„ Süd-Australien	15	27 414	—	—	—	—	—	—	11	15 772	2	2 781	—	—	28	45 967
„ Queensland ...	1	2 156	—	—	1	1 492	1	1 822	27	39 348	—	—	—	—	30	44 818
	49	88 930	—	—	3	4 390	26	26 124	100	145 377	13	18 999	1	2 040	192	285 860
Aus Victoria......	38	46 328	7	9 569	1	1 165	8	5 507	—	—	—	—	1	563	55	63 132
„ Neu-Süd-Wales	32	53 521	3	3 443	31	43 489	54	60 655	60	76 673	14	15 281	2	2 540	196	255 602
„ Süd-Australien	16	5 000	—	—	—	—	6	6 266	13	18 553	—	—	—	—	35	29 819
„ Queensland ...	5	6 984	—	—	—	—	1	984	25	37 568	—	—	3	3 960	34	49 496
	91	111 833	10	13 012	32	44 654	69	73 412	98	132 794	14	15 281	6	7 063	320	398 049

Argentina.

Specialbericht des k. u. k. Schiffscommandos über die politische und wirtschaftliche Lage der Republik.

In diesem Berichte wird eingangs die damalige (Mitte 1891) innere politische Lage Argentinas besprochen. Argentina stand eben vor einer Präsidentenwahl und die Wogen des Partei- und Wahlgetriebes giengen hoch. Fregattencapitän v. Wachtel schildert die einzelnen Parteien, deren Programme und Candidaten für die Präsidentschaft und Vicepräsidentschaft. Der Bericht erklärt ferner, warum die Regierung Dr. Pellegrinis so wenig populär war, und kommt schließlich auf die unzähligen kleinen Revolutionen zu sprechen, die infolge der öffentlichen Unzufriedenheit und Misère fast wöchentlich in den Provinzen insceniert wurden und noch insceniert werden. Der Bericht charakterisiert diese Aufstände als kleine, an sich ziemlich harmlose Putsche, die jedoch in ihrer Gesammtheit die allgemein herrschende Unzufriedenheit und Unstabilität der politischen Verhältnisse illustrieren.

In ursächlichem Zusammenhange damit stehen jedenfalls auch die üblen wirtschaftlichen Verhältnisse, die von Fregattencapitän v. Wachtel als trostlose bezeichnet werden.

„.... Eine Bank nach der anderen“, lautet der Bericht, „stellt die Zahlungen ein. Nachdem die beiden officiellen Banken — die *Nationalbank* und die *Provinzialbank* — welche als die stärksten gegolten hatten, infolge von ganz unglaublich schlechter Verwaltung und Malversationen ihre Zahlungen eingestellt hatten und deren vollständige Insolvenz klar geworden war, stellte sich eine Panik ein und die Gläubiger beeilten sich, ihr Guthaben aus den Privatbanken herauszuziehen. Diesem Anlaufe konnten fünf andere Banken nicht widerstehen. Man nahm nun Zuflucht zu einem dreimonatlichen Moratorium, welches nach langen Berathungen und Protesterhebungen von Seiten des Handelsstandes schließlich vom Senat doch zum Gesetze erhoben wurde. Eine Deputation des Handelsstandes übergab dem Präsidenten eine mit 1300 Unterschriften gezeichnete Petition und ersuchte ihn, sein Veto gegen das Moratoriumgesetz einzulegen, weil dieses dem Lande und besonders dem Handelsstande nur zum Schaden gereichen könne. Der Präsident jedoch konnte an der geschehenen Thatsache nichts mehr ändern.

„In den Vorsälen des Congressgebäudes bespricht man sehr eifrig eine Antwort, die der Finanzminister Dr. Lopez einem höheren, der Deputiertenkammer angehörigen Beamten ertheilte, welcher die Diäten für die Mitglieder der Kammer eincassieren wollte. Dr. Lopez machte ihn in ironischer Weise

auf das von der Kammer eben durchgesetzte Moratorium aufmerksam und fügte hinzu, dass die Herren Deputierten das Gesetz ja für einige Tage aufheben könnten, falls sie in einer Geldklemme steckten. Geld würde sich dann schon finden!

„Ausländische Blätter kritisieren sehr scharf die hiesigen beispiellosen Bankscandale und die hiedurch geschaffenen Zustände. Besonders sind es englische Fachblätter, welche in Vorschlag bringen, Argentina förmlich unter Curatel zu stellen und nur durch eine solche Maßregel einen Ausweg aus den gegenwärtigen Finanzwirren für möglich halten, die es dazu gebracht haben, dass das Gold ein Agio von über 400 % erreicht hat.

„Die Auswanderung aus der Republik nimmt unter solchen Verhältnissen immer mehr zu. Das Elend unter der arbeitenden Bevölkerungsclasse ist sehr groß; die Arbeit wird schlecht bezahlt und Tausenden ist es nicht möglich, auch nur das Allernothwendigste für den Lebensunterhalt zu erwerben. In den Docks gibt es Arbeiter, die nur für die Verabreichung eines warmen Mittagmahles den ganzen Tag arbeiten.

„Argentina, welches noch vor wenigen Monaten tausend Einwanderer pro Tag empfieng, dieses gelobte Land, in welchem beinahe die ganze Welt Raum für die Entfaltung ihrer productiven Kräfte finden könnte, ist heute auf dem Niveau derjenigen Länder angelangt, in welchen das Leben des Arbeiters erschwert, wenn nicht ganz unmöglich gemacht ist.

„Es entfliehen heute diejenigen, die vor kurzem voll Hoffnungen in den La Plata-Staaten eintrafen; heute ist es Europa, welches in seinen Häfen die großen transatlantischen Dampfer mit ganzen Scharen von Arbeitern an Bord ankommen sieht, die, in ihr Vaterland zurückkehrend, die Stunde verfluchen, wo sie die Heimat verließen, um hier ihr Los zu verbessern.

„Im verflossenen Monat Juni 1891 sind laut amtlicher Statistik 8818 Personen ausgewandert, von denen sich circa 3000 Personen nach Brasilien begeben haben."

Verproviantierungs- und Geldverhältnisse in Buenos Aires. — Buenos Aires ist in jeder Richtung als Verproviantierungsstation gut geeignet, Proviant, Maschinenbetriebsmaterial und Geld sind in jeder Quantität erhältlich.

Als Geld cursierte (1891) argentinisches Papiergeld mit Zwangscurs (Noten zu $^1/_2$, 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100, 200 und 500 $) und Kupferscheidemünze. Wechsel auf London und Paris. Das Goldagio schwankte in den Monaten Juni und Juli zwischen 345 und 400 %.

Die Preise der Lebensmittel und des Maschinenbetriebsmaterials, welche ziemlichen Schwankungen unterliegen, stellten sich im Monate Juli 1891 wie folgt:

	Per *kg*
Kraftfleisch	50,4 kr.
Frisches Brot	24,7 „
Zwieback	25,7 „
Frisches Fleisch	15,7 „
Gesalzenes Rindfleisch	22,4 „
„ Schweinefleisch	30,2 „
Frische Erdäpfel	10 „
Reis	35,8 „
Mehlspeise	24,6 „
Fisolen	26,8 „

Erbsen	26,8	kr.
Käse	2,68	fl.
Zwiebel	39	kr.
Zucker	75,6	„
Kaffee, gebrannt	1,79	fl.
Essig	33,6	kr. per Liter
Wein	56	„ „ „
Pfeffer	78,4	„
Olivenöl	1,23	fl.
Schweinefett	67,2	kr.
Steinkohle	26,78	fl. per Tonne
Olivenöl	78,5	kr.
Werg	61,8	„

St. Helena und Ascension.

Schiffahrtsverhältnisse und Postverbindungen. — St. Helena erhält zweimal im Monate durch je einen Dampfer der *Castle Line* und einen der *Union Line*, welche auf der Fahrt von London (Plymouth) nach Capstadt begriffen sind, directe Post von England.

Die Abgangstage dieser Dampfer von London, respective von Capstadt, sind nicht an Wochentage oder Monatdaten gebunden, sondern werden für je 3 Monate im vorhinein bestimmt und veröffentlicht.

Auf ihrer Rückfahrt berühren die sogenannten monatlichen *Extra Steamers* dieser beiden Gesellschaften ebenfalls St. Helena und setzen sodann über Ascension und Teneriffa ihre Reise nach London fort. Die Dampfer halten vor Jamestown nur so lang als nothwendig, um ihre Postmanipulationen vorzunehmen.

St. Helena besitzt ein geordnetes Postamt, welches, da die Insel keinerlei telegraphische Verbindung hat, Telegramme nur behufs Weiterbeförderung mittels Dampfer bis zur nächsten Telegraphenstation übernimmt. Briefe nach England werden mit 6 Pence, solche nach den übrigen europäischen Staaten mit $7^1/_2$ Pence frankiert. Für die Insel St. Helena gibt es eigene Briefmarken; Correspondenzkarten und Kreuzbänder existieren jedoch nicht.

Ascension ist, auch was Postangelegenheit betrifft, ganz kriegsschiffsmäßig organisiert. Der Rechnungsführer (*Paymaster*) der Insel besorgt die Postgeschäfte, und die Beförderung geschieht ganz nach der Art der Dienstpost für Kriegsschiffe: Es werden nämlich die Briefe nach dem in England bestehenden Tarif mit inländischen Marken (für die österreichisch-ungarische Monarchie solche zu 4 Pence) frankiert, in ein Postpaket verpackt und als Amtspost dem Hauptpostamte in London, von wo sie an ihre verschiedenen Adressen instradiert werden, gesandt.

Englische Post erhält das Commando von Ascension nur über Capstadt, da die Dampfer der *Castle-* und *Union Line*, die einzigen, welche regelmäßig Ascension berühren, nur auf ihrer Rückreise von Capstadt nach London, nach Berührung von St. Helena, vor Georgetown ankern.

Da die Anwesenheit von englischen Kriegsschiffen in der Clarence Bay sehr häufig ist (es sollen nach Angabe des Inselcommandanten, Captain R. Evans R. N. in letzter Zeit durchschnittlich zwei monatlich hier ankern), geschieht die Beförderung der Post öfter auch durch diese.

Was sonst die Schiffahrt anbelangt, ist Jamestown Hauptstation für Walfischfahrer, meistens nordamerikanischer Flagge. St. Helena besitzt ferner

6 Schooner und Briggs, welche theils nach England, theils nach Capstadt ziemlich regelmäßig ihre Fahrten unternehmen.

In Ascension ist die Ankunft eines Handelsschiffes, mit Ausnahme jener, welche, von der englischen Admiralität gemietet, für das Inselcommando fallweise Materialien bringen, ein Ereignis.

Verproviantierungsverhältnisse. — St. Helena ist als Verproviantierungsstation nicht geeignet, da nur wenig Lebensmittel, und diese nur zu hohen Preisen, abgegeben werden können.

Als Geld cursieren englische Gold- und Silbermünzen; Banken sind in St. Helena nicht vorhanden, es existiert nur eine Postsparcasse.

Für eingeschifften Proviant wurden bezahlt nach ö. W. in Gold:

Für 1 *kg* Brot	26 kr.
„ „ Fleisch	94 „
„ „ Erdäpfel	13 „
„ „ Zwiebel	51 „
„ 1 *l* Wein	68 „
„ einen Ochsen, lebend	244 fl. 80 „

Die größte Firma in St. Helena ist Solomon, Moss, Gedeon & Comp.

St. Vincent.

Schiffahrtsverhältnisse, Post- und Telegraphenverbindungen. — St. Vincent wird, dank der geographischen Position der Capverde'schen Inseln und dem Umstande, dass es der einzige gute Hafen dieser Gruppe ist, fast von allen zwischen Europa und Südamerika, sowie zwischen Europa und der Westküste von Afrika verkehrenden Dampfern als Kohlenstation benützt.

Da man dort — die Kohle und wenig Wasser ausgenommen — auf keinerlei Ressourcen rechnen kann und die Stadt jedes Handels und Verkehrs ermangelt, halten sich die Dampfer nur so lang auf, als es zur Completierung der Kohlen unumgänglich nothwendig ist.

Im Laufe des vergangenen Jahres (1890) wurde St. Vincent (Porto Grande) von 1494 Dampfern angelaufen. Wenn man diese Zahl, sowie jene der letzten drei Jahre mit den früheren vergleicht, bemerkt man eine beträchtliche Abnahme, welche darin ihre Erklärung findet, dass, nachdem in Las Palmas die Hafenbauten beendet und größere Kohlenmagazine dortselbst errichtet worden sind, nunmehr von vielen, besonders aus der Nordsee nach Brasilien und den La Plata-Staaten fahrenden Dampfern statt Porto Grande der Hafen von Palmas als Kohlenergänzungsstation angelaufen wird.

Von den Dampfern, welche den Hafen von St. Vincent anlaufen, fallen der Anzahl nach nächst den englischen solche deutscher Nationalität auf; es sind dies meistens zum Waren- und Passagiertransport eingerichtete Dampfer der neu entstandenen Gesellschaften, welche die Verbindung der deutschen westafrikanischen Colonien mit dem Mutterlande besorgen. Von den während des sechstägigen Aufenthaltes S. M. Schiffes Saida in Porto Grande eingelaufenen 19 Dampfern führten sieben die deutsche Flagge.

Laut Angabe des dortigen österreich-ungarischen Consularagenten liefen im Laufe des vergangenen Jahres 24 Dampfer der österreich-ungarischen Handelsflagge in St. Vincent ein; es sind dies die monatlich nach Brasilien fahrenden Dampfer der *Adria*-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt in St. Vincent Kohlen ergänzen. Die sechs Dampfer, welche der österreichische *Lloyd* jährlich in der Wintersaison nach Brasilien sendet, laufen ebenfalls Porto Grande an, doch werden sie in den Consularbüchern nicht evident geführt, da sie von der Bekanntgabe ihrer Ankunft an das Consulat enthoben wurden.

Die *Adria*- sowohl als auch die *Lloyd*-Dampfer nehmen nur ausnahmsweise Waren für St. Vincent an Bord, auch kommen die Frachten mit diesen beiden Gesellschaften im Verhältnisse zu den anderen enorm hoch, da, falls im Hafen von St. Vincent — die Kohleneinschiffung ausgenommen —

irgend welche Ladungsmanipulationen vorgenommen werden, höhere Hafengebüren zu entrichten sind, welche von den beiden Gesellschaften zur Fracht zugeschlagen werden.

Die Postverbindung mit Europa ist eine gut geordnete und schnelle; die regelmäßig verkehrenden Dampfergesellschaften welche Post führen, sind die nachfolgenden:

1. Der *Norddeutsche Lloyd* (einmal monatlich und zwar der Dampfer, welcher Lissabon auf der Fahrt nach Brasilien berührt).

2. Die *Compagnie des Chargeurs Réunis* (zweimal monatlich, auf der Hin- und Rückfahrt von Buenos Aires).

3. Die *Pacific Steam Navigation Company* (zweimal monatlich nur auf der Heimreise).

4. Die *Royal Mail Steam Packet Company* (einmal monatlich, auf der Hin- und Rückreise).

5. Die *Navigazione generale italiana* (alle 15 Tage).

6. Die deutsche *Cosmos*-Linie (ein Dampfer monatlich).

7. Die *Lamport and Holl Company* von Liverpool.

8. Die *Castle Line* und

9. die *Union Line* (auf der Fahrt nach Capstadt sowohl als auf der Heimreise, je einmal im Monat).

10. Die *Société générale de Transports maritimes* von Marseille (einmal monatlich).

11. Die *Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft* und

12. die französische *Pacifique Compagnie* von Havre.

Zwischen den einzelnen bewohnten Inseln des Capverdischen Archipels wird die Postverbindung einmal wöchentlich durch einen Localdampfer, sonst durch Segelkutter vermittelt.

St. Vincent ist Zwischenstation der brasilianischen Kabellinien, welche von Pernambuco über den atlantischen Ocean nach Europa geführt sind; auch endet hier das Kabel der *African Direct Telegraph Company,* welches von Capstadt längs der Westküste von Afrika bis Bathurst und von hier nach St. Vincent geleitet wird.

Die beiden brasilianischen Kabel sind weiters von St. Vincent über Madeira nach Lissabon geführt.

Der Landungsplatz der Kabel in Porto Grande befindet sich östlich der Stadt und ist durch zwei Kabel-Glockenbojen bezeichnet. Das Überführungsobject am Lande ist auf etwa eine Kabel vom Strande errichtet.

Verproviantierungsverhältnisse. — St. Vincent ist als Verproviantierungsstation nicht geeignet, da Lebensmittel nur zu hohen Preisen bei mittelmäßiger Qualität und in beschränkter Menge erhältlich sind.

Als Geld cursieren englische und französische Gold- und Silbermünzen, portugiesisches Geld nur sehr wenig. Banken sind in St. Vincent nicht vorhanden, und eine Geldaufnahme ist auch bei der größten Firma von St. Vincent *(Miller & Cory)* ohne vorheriges Aviso gewöhnlich nicht möglich.

Kohle ist in großen Quantitäten und von guter Qualität stets erhältlich; für Proviant und Maschinenbetriebsmateriale wurden nach ö. W. Gold bezahlt:

Für ein *kg* frisches Brot	$48^1/_2$	kr.
" " " Fleisch	60	"
" " Zwieback	56	"

Für ein	*kg*	gesalz. Rindfleisch	60	kr.
„	„ „	Reis	36	„
„	„ „	Mehlspeise	72 1/2	„
„	„ „	Fisolen	36	„
„	„ „	Erbsen	38	„
„	„ „	Salz	1/2	„
„	„ „	Käse	2.43	fl.
„	„ „	Zwiebel	42 1/2	kr.
„	„ „	Zucker	60 1/2	„
„	„ „	Kaffee gebrannt	1.62	fl.
„	„ *l*	Essig	33	kr.
„	„ „	Wein	42 1/2	„
„	„ „	Olivenöl (Speiseöl)	89	„
„	„ *kg*	Schweinfett	1.21 1/2	fl.
„	einen	Ochsen, lebend	64.—	„
„	eine *t*	Cardiff Steinkohle	15.81	„
„	ein *kg*	Olivenöl (Schmieröl)	89	kr.
„	„ „	Werg	93	„

Beim Einkaufe von Schweinefleisch ist Vorsicht geboten, da fast alle Schweine der Insel finnig sind.

Die leistungsfähigsten Firmen sind:

Miller & Cory für Maschinenbetriebsmateriale.

Oliveira Polese & Comp. und *Giuseppe Cavassa* für Proviant.

Ponta Delgada.

Das Balance-Dock. — Das im Hafen von Ponta Delgada befindliche Balance-Dock wurde in den Jahren 1873 und 1874 im Hafen von Ponta Delgada von Augusto Cesar dos Santos gebaut und ist gegenwärtig im Besitze des Marquis de Praia e Monforte. Das Dock liegt derzeit in der Nähe des im Bau begriffenen Wellenbrechers, etwa 100 *m* östlich des rothen Leuchtfeuers vertäut.

Dasselbe, ganz aus Holz erzeugt, hat eine Länge von 56 *m*, eine Breite von 18 *m* und nimmt Fahrzeuge von nicht mehr als 15 Fuß Tauchung und 1400 *t* Gewicht auf.

Das gesenkte Dock kann in drei bis vier Stunden ausgepumpt, respective gehoben werden; dazu dienen Centrifugalpumpen von 12 Zoll Diameter, welche durch eine Maschine von acht Pferdekräften getrieben werden; diese Maschinen sind englischer Provenienz.

Die Kosten der Benützung des Docks belaufen sich auf 2 Schilling per Tonne für Fahrzeuge unter 500 *t*, für Schiffe von größerem Tonnengehalte werden ermäßigte Preise gewährt.

Der Eigenthümer, respective dessen Vertreter, übernimmt selbst die Durchführung jeder Reparatur. Zum Dock gehört zwar kein weiteres Etablissement, doch übergibt contractmäßig die Firma die Herstellung einzelner Stücke an die in der Stadt befindlichen Fabriken.

Material um die gewöhnlich vorkommenden Reparaturen an Schiffen durchzuführen, nämlich Holz, Eisen, Stahl und Metall, finden sich in genügender Quantität am Platze, und nur sehr selten kommt es vor, dass einzelne Stücke nicht in den Fabriken (Gießerei) von Ponta Delgada erzeugt werden können und man dieselben anderswoher kommen lassen muss.

Schiffahrts-Verhältnisse und Postverbindungen. — Am 5. und 20. eines jeden Monates verlässt einer der vier Dampfer der *Empresa Insulana de Navegação* den Hafen Lissabon und fährt über Madeira, die Insel Santa Maria berührend, nach Ponta Delgada, von wo nach Ausschiffung der Passagiere und Ladung tags darauf die Reise nach Fayal und Flores fortgesetzt wird. Auf der Rückreise wird auch Graciosa, Terceira und Pico angelaufen und somit zweimal monatlich eine sichere Verbindung der Azoren mit Madeira und Europa hergestellt. Diese zwischen Portugal und dem Azoren-Archipel fahrende *Empresa Insulana de Navegação* ist aber auch die einzige regelmäßige Postverbindung, welche zwischen den Azoren und dem Continent besteht; es laufen zwar fast jeden Monat drei

bis vier auf der Reise nach West-Indien oder auf der Heimreise begriffene englische Dampfer (darunter auch jene der *London and West India Line*) Ponta Delgada oder einen anderen Hafen der Azoren an, allein, da man auf deren Ankunft nicht mit Bestimmtheit rechnen kann, werden diese Dampfer meistens nur zur Postvermittlung zwischen den Azoren-Inseln untereinander benützt und die Postsendungen nach Europa vorzugsweise mit den portugiesischen Dampfern über Lissabon spediert.

Von England kommend bringen die West-Indien-Dampfer Kleiderstoffe, Eisengegenstände, einzelne Möbel- und Bauholzgattungen etc., während sie auf den Azoren fast ausschließlich nur frische Ananasfrüchte, Orangen und aus Erdäpfeln gebrannten Spiritus nach England mitnehmen.

Zur Beförderung der ziemlich großen Menge von Auswanderern, welche sich jährlich von den Azoren nach Brasilien und den Vereinigten Staaten begeben, bedienen sich die Agenten von Ponta Delgada (Augusto S. Moreira) meistens deutscher Gesellschaften; es sollen diese bessere Dampfer und zu billigeren Preisen beistellen.

Die in Ponta Delgada, dem einzigen größeren Hafen der Azoren, einlaufenden Segelschiffe führen meistens die portugiesische oder die englische Flagge und laufen San Miguel mit gemischter Ladung, nur ausnahmsweise mit Kohle oder sonstiger Ladung, an.

Kriegsschiffe sind, die portugiesischen einbegriffen, auf den Azoren ziemlich selten.

Eine amerikanische Segelschiffahrts-Gesellschaft in Boston verwendet jährlich vier ihrer Oceansegler um eine regelmäßige Verbindung zwischen Boston und den Azoren zu unterhalten; eines der Schiffe verlässt alle drei Monate Boston, ankert in jedem größeren Hafen der Azoren auf einige Tage und segelt schließlich von Fayal directe heimwärts; diese für den Passagiertransport ziemlich comfortabel eingerichteten Segelschiffe werden von den Amerikanern zu Vergnügungsfahrten nach den Azoren benützt.

Während des Aufenthaltes der Saida in Ponta Delgada lag ein dieser Gesellschaft angehörendes Schiff, die Bark Sarah neben der Corvette vertäut; selbe hatte am 10. September den Hafen von Boston verlassen und die an Bord befindliche Reisegesellschaft rechnete darauf, gegen Mitte November ihre Vergnügungsfahrt beendet zu haben.

Zur Beschaffung des für den Bau des Molo und Aufschüttung des Wellenbrechers nöthigen Materiales wurde vor Jahren eine kurze Eisenbahnverbindung zwischen dem Hafen und dem $1^1/_2$ Seemeilen westlich gelegenen Steinbruch von Santa Clara hergestellt; sonstige Eisenbahnlinien existieren auf San Miguel und auch auf den übrigen Inseln überhaupt nicht. Die Beförderung der Passagiere und Waren geschieht mittels Wagen, die mit Maulescln und Pferden bespannt werden, oder mit landesüblichem Ochsenfuhrwerk.

Längs der musterhaft gehaltenen Landstraßen von S. Miguel laufen die Drähte des Telegraphennetzes, welches alle größeren Ortschaften der Insel (10 Stationen) mit der Hauptstadt Ponta Delgada verbindet; eine Kabelverbindung mit dem Continent oder mit Amerika besitzen die Azoren nicht. — Briefe werden auf San Miguel durch die täglich zwischen den größeren Ortschaften verkehrenden Omnibusse oder durch reitende Postboten besorgt.

Zwischen den einzelnen Inseln des Archipels verkehren während der Sommerzeit Postkutter; in der Wintersaison beschränkt sich die Postverbindung auf die Dampfer, welche fallweise die Insel berühren.

Der Posttarif für In- und Ausland ist der gleiche wie im Königreiche Portugal selbst; die Azoren besitzen auch keine eigenen Briefmarken, es sind aber die in Verwendung stehenden portugiesischen Postsorten mit dem Worte „Azores“ überdruckt.

Für die kleinere Küstenschiffahrt und als Fischerfahrzeuge stehen eigenartige Boote in Verwendung, welche zwar sehr gut laufen, doch keine See aushalten dürften. — Es sind dies 25 bis 30 Schritt lange, vorne und achter scharf zulaufende karvelartig beplankte, mit 2 Rollkielen versehene Boote, welche gänzlich ungedeckt sind und verhältnismäßig wenig tauchen; sie führen drei portugiesische Segel und einen Klüver (ohne Bugspriet) und können auch mittels 8 bis 10, am Schaftende des Gewichtsausgleichs wegen sehr stark gehaltener, langer Riemen in Fahrt gesetzt werden. Sie erinnern lebhaft an die außer Gebrauch gekommenen Schebecken der Seeräuber Algeriens, die einst der Schrecken des ganzen Mittelmeeres waren.

Zusammenstellung

der im Laufe der letzten vier Jahre in Ponta Delgada eingelaufenen Dampfer und Segelschiffe.

Jahr	Schiffsgattung			Nationalität																		Classe der Schiffe			Aus welchem Grund eingelaufen			Mit Ladung oder Ballast				In Ponta Delgada eingeschiffte Ladung *mt*	Gesammt-Tonnengehalt (Metertonnen)	Anmerkung
	Dampfer	Segler	Zusammen	Portugiesen	Engländer	Amerikaner	Deutsche	Franzosen	Russen	Oesterreicher	Venezuela	Schweden	Norwegen	Spanien	Haiti	Belgier	Brasilianer	Mexikaner	Dänen	Holländer	Italiener	Kriegsschiffe	Jachten u. Vergnügungsschiffe	Handelsschiffe	Ende der Reise Bestimm.-Hafen	Als Zwischenhaf.	Zufällig	Ladung	Ballast	Passagiere	Schiffs-Bemannung			
1887	186	149	335	149	142	24	8	3	–	—	—	4	—	1	1	1	—	—	—	—	2	5	6	324	121	133	81	286	49	4867	7974	105	242966	durchwegs Schiffe großer Küstenschiffahrt u. Oceansegler
1888	215	165	380	170	159	18	10	9	—	1	—	6	—	—	—	5	—	—	—	—	2	16	6	358	135	151	94	313	67	7963	9883	144	285569	dtto.
1889	223	149	372	156	168	17	10	3	—	2	–	4	1	1	—	—	2	—	1	1	6	10	3	359	133	140	99	325	47	7691	10176	135	303801	dtto.
1890	217	137	354	156	139	11	13	14	2	—	1	8	4	2	—	—	—	1	1	1	1	9	8	337	120	127	107	307	47	7734	10206	122	310424	dtto.

Zusammengestellt vom k. port. Hafencapitanat von Ponta Delgada (25. October 1891.)

Verproviantierungs- und Geldverhältnisse. Ponta Delgada ist als Verproviantierungsstation nicht geeignet, da nur frische Lebensmittel bei ziemlich hohen Preisen erhältlich sind, Zwieback und Salzfleisch jedoch erst erzeugt werden müssen und bei mittelmäßiger Qualität und hohen Preisen noch keine Haltbarkeit garantieren lassen. Englische Cardiffkohle ist bis 1000 *t* stets vorräthig.

Als Geld cursieren portugiesische Silber- und Kupfermünzen und zwar: Reis fortes i. e. das £ zu 4500 Reis gerechnet und Reis Fracos i. e. das £ zu 5625 Reis gerechnet. Es werden aber auch englische und französische Münzen in Zahlung angenommen.

Zur Geldaufnahme ist Ponta Delgada ganz ungeeignet, da kein Geld vorräthig ist, und selbes auf Wunsch erst von England überführt werden muss.

Wechsel werden auf Berlin, Paris und London gezogen. Für eingeschifften Proviant wurden von S. M. Schiff Saida bezahlt (in ö. W. Gold):

Für ein *kg*	frisches Brot	32,5	kr.
„ „ „	Zwieback	51,5	„
„ „ „	frisches Fleisch	63,0	„
„ „ „	gesalzenes Rindfleisch	72,5	„
„ „ „	frische Erdäpfel	0,5	„
„ „ „	Reis	36,0	„
„ „ „	Mehlspeise	54,0	„
„ „ „	Fisolen	36,0	„
„ „ „	Erbsen	36,0	„
„ „ „	Salz	10,0	„
„ „ „	Käse	94,0	„
„ „ „	Zwiebel	14,5	„
„ „ „	Zucker	54,0	„
„ „ *l*	Essig	32,5	„
„ „ *kg*	Pfeffer	2 fl. 71,5	„
„ „ *l*	Olivenöl	92,0	„
„ eine *t*	Steinkohle	16 fl. 06,0	„
„ ein *kg*	Werg	87,0	„

Die leistungsfähigsten Firmen sind Bensaude & Comp. für Kohle Rebello Moniz & Comp. und George Hayes für Proviant.

An Banken ist in Ponta Delgada nur eine vorhanden, die Banca de Portugal.

Bericht des k. u. k. Schiffscommandos über die Resultate der Versuche mit den Fischereivorkehrungen zur Ernährung von Schiffbrüchigen nach S. H. dem Prinzen Albert von Monaco.

„Im Verlaufe der beendeten Seecampagne wurden, auf Grund der von S. H. dem Prinzen Albert von Monaco auf seiner Jacht Hirondelle gesammelten Erfahrungen an Bord S. M. Schiffes Saida auf hoher See Versuche angestellt, in wie weit die Meeresfauna zur Ernährung Schiffbrüchiger nutzbar gemacht werden könne.

Im Nachstehenden erstatte ich den Bericht über die Resultate dieser Versuche; gleich anfangs sei berichtet, dass das Ergebnis ein ganz ungünstiges war.

Bezüglich des Vorganges bei den Versuchen sei Folgendes bemerkt. Zu denselben wurden zwei verschieden große Schleppnetze in Verwendung genommen; das größere, 3 *m* lange Netz war aus einem sehr engmaschigen Seidenstoffe erzeugt und mit der Mündung an einem Holzreif von 1,9 *m* Durchmesser angeschlagen, das kleinere, aus gleichem Stoffe, jedoch nur 1,5 *m* tief und 1 *m* im Durchmesser.

Beim Gebrauche der Netze war es nothwendig, an einer Seite des Reifes ein Gewicht anzubringen, da sich ohne dieses der Reif, resp. die Öffnung des Netzes, besonders bei geringer Fahrt, im Wasser nicht vertical aufstellte. Gewöhnlich wurde der das Netz schleppenden Leine ein Ausstich von 40—60 *m* gegeben.

Die Netze konnten bei fast windstillem Wetter und zu Beginn der Versuche bei Schiffsgeschwindigkeiten bis zu 2 Meilen noch anstandslos geschleppt werden, bei größerer Fahrt jedoch hielten sie den Druck des einströmenden Wassers nicht mehr aus; als die Netze schon einigemale gebraucht waren, zeigten sie sich nicht mehr genügend haltbar, um selbst eine viel geringere Fahrt des Schiffes noch auszuhalten und besonders leicht gieng der Stoff trotz angewendeter äußerster Vorsicht, beim Einholen in Stücke, da sich die kleinen Maschen des Netzes durch Quallen, Algen etc. verlegt hatten.

Die einmal verlegten Maschen konnten, obwohl das aufgeholte Netz getrocknet und sorgfältig gereinigt wurde, nie mehr ganz von den anhaftenden Thier- und Pflanzentheilen befreit werden, so dass das Netz, wieder ins Wasser gelassen, gleich zu Beginn infolge Anquellens der festklebenden Theile dem einfließenden Wasser einen zu großen Widerstand entgegensetzte und bei geringster Fahrt schon wieder zerriss.

Nach jedem Fischversuche mussten die Netze repariert werden und es waren diese in nicht langer Zeit total unbrauchbar.

Die erste Gelegenheit Versuche auszuführen ergab sich im Nordindischen Ocean; es wurden zu diesem Zwecke, um auch Anhaltspunkte über die für das Fischen günstige Tageszeit, sowie über die erhältlichen Mengen zu gewinnen, Versuche zu allen Tages- und Nachtzeiten angestellt, und die Netze nach bestimmten Zeiten regelmäßig aufgeholt. Nach kurzem stellte sich jedoch heraus, dass ein bestimmtes Resultat gar nicht festzustellen sei.

Die in der Nähe der Insel Socotra heraufgebrachten Mengen verschiedener Gattungen Quallen, Leuchtkrebse und anderer Leuchtthierchen waren ziemlich bedeutend, aber es waren nur ungenießbare Thiere, die im Netze zurückblieben, ein einzigesmal kamen in wenigen Exemplaren kleine Krebse, welche genießbar sein sollen, unter dem heraufgeholten Inhalt vor.

Spätere Versuche, welche in anderen Meeren, im Stillen und Atlantischen Ocean, gemacht wurden, ergaben ein in jeder Beziehung noch viel ungünstigeres Resultat. Es waren stets nur Quallen und andere zur Ernährung nicht geeignete Thiere und Pflanzen, welche mit dem Netze gefischt wurden. Es muss demnach aus den an Bord vorgenommenen Versuchen der Schluss gezogen werden, dass das Fischen mit Schleppnetzen nicht das geeignete Mittel

sei, um Schiffbrüchigen auf hoher See genügende und geeignete Nahrungsmittel zu verschaffen." [1])

Bericht des k. und k. Schiffscommandos über die vorgenommenen Versuche bezüglich des Ölens der See.

„Nach beendeter Seecampagne wird über die bei verschiedenen Gelegenheiten in See und im Hafen vorgenommenen Versuche bezüglich des Ölens der See nachstehender Bericht erstattet.

I. Versuch. Am 10. und 11. December 1890 lief das Schiff im Südindischen Ocean bei heftigem Westwinde (Stärke 8—10) in OSO-Cours mit einer Fahrt von 7—12 Meilen stündlich; die etwa 8 *m* hohe, nachstürzende See schlug heftig gegen den Achtertheil des Schiffes und bedingte starke Stampf- und Rollbewegungen bis zu 30° per Bord.

Um die Wirkung der Brecher der erwähnten Westsee, welche die Hecktaschen, Rüsten und das Steuer gefährdeten, abzuschwächen, wurden Versuche zur Beruhigung derselben mit Maschinen-Abtropföl gemacht.

Die zum Versuche angewendeten Ölsäcke waren aus Schlettleinwand verfertigt, von der Größe und Construction, wie selbe in der k. und k. Kriegsmarine gebräuchlich sind. Die Säcke wurden mit Löchern und kleinen Schnitten versehen, mit Werg und Maschinen-Abtropföl gefüllt und mit ihren Schleppleinen an den achteren Bootskrahnen befestigt. Der Ausstich der Leinen war ein genügend großer, so dass selbst bei den stärksten Rollbewegungen des Schiffes die Ölsäcke nicht aus dem Wasser kamen. Anfänglich tropfte das Öl langsam heraus und verbreitete sich in einer Entfernung von einer halben Schiffslänge auf eine Fläche von etwa 2 *m* Breite, so dass von beiden Seiten des Schiffes ein solch breiter Streifen abgieng, an welchen die Seen sich etwas abschwächten. Der continuierliche Ölstreifen war jedoch achter zu weit entfernt, als dass er dem Schiffe gegen die von 2—4 Strich von achter heranrollende See einen Schutz hätte bieten können; später wurde außerdem auch noch das Abfließen des Öles immer schwächer und schwächer und hörte nach einer Viertelstunde ganz auf; beim Heraufholen der Säcke zeigte es sich, dass das Maschinen-Abtropföl, in welchem außer Olivenöl auch etwas Mineralöl enthalten war, bei der Wassertemperatur von + 7° C. gestockt war.

II. Versuch. Da bei dem ersten Versuche sichtlich die Ölsäcke zu weit achter angebracht waren, wurden bei dem zweiten die Leinen an den Nocken

[1]) Verfasser hat während seiner Wachen die Netze mehr als einmal einholen lassen, und glaubt, dass selbst beim Fange genügender Quantitäten von Plankton-Thieren der ekelige Geruch und das Aussehen des zusammengeschöpften Schleimes auch den Appetit eines Verhungernden besiegen muss, ganz abgesehen von den Folgen des Genusses halbzersetzter organischer Substanzen und roher niederer Seethiere, die ohnehin zu 90% aus Wasser bestehen, welches scheinbar Salz in concentrierterer Lösung enthält als das Seewasser selbst. Infolge obigen Berichtes entschied die Marine-Section des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, dass von weiteren Versuchen abzusehen sei.
Anm. d. Verf.

der Leesegelspieren der Groß- und Fockraa an der Luvseite befestigt. Die Säcke wurden, damit das Öl nicht wieder stocke, oberhalb des Wassers erhalten.

Der Erfolg war bei diesem Versuche wieder kein günstiger; die großen Rollbewegungen des Schiffes waren Ursache, dass die Säckchen zu stark umhergeschwungen wurden, an die Bordwand anschlugen und die abfallenden Öltropfen zu weit von einander ins Wasser fielen, um einen ununterbrochenen Ölstreifen bilden zu können.

Das Resultat war auch kein besseres bei einem anderen Versuch mit einem Säckchen, welches, mit reinem Olivenöl gefüllt, bis ins Wasser gestrichen und geschleppt wurde.

III. Versuch. An den Nocken der blinden Streber und an 4 *m* langen Spieren, die als Verlängerungen an den blinden Strebern befestigt waren, wurden in Luv (Steuerbord) 3, in Lee 2 Ölsäcke mit Leinen angehängt.

Die Füllung war reines Olivenöl. Der Versuch wurde derart angestellt, dass einige der Säckchen bis ins Wasser gestrichen wurden, damit das Öl durch den Wasserdruck herausgepreßt werde, andere aber frei in der Luft hiengen, von welchen das Öl abtropfen konnte.

Von diesen beiden Arten der Anbringung der Säckchen war bei den vorhandenen Verhältnissen jene mit den frei hängenden Ölbehältern die bessere, da das Abtropfen ein gleichmäßigeres war, als das von geschleppten, welche der Stampf- und Rollbewegungen wegen einem fortwährend sich ändernden Drucke ausgesetzt sind.

Das vom Winde nach vorne getragene Öl verbreitete sich auf der Oberfläche des Wassers in der Weise, dass schon das Vorderschiff in verhältnismäßig ruhige See kam. So lange eine genügende Quantität Öl ausfließen konnte, war zu beiden Seiten des Schiffes ein ununterbrochener, 2—4 *m* breiter Streifen, der sich achter beinahe schloss.

Das Resultat dieses Versuches war ein ganz günstiges zu nennen, indem die Brecher der hohen, das Schiff einholenden Wellen im Ölstreifen schwächer wurden und die Wellen selbst mit bemerkbar verminderter Heftigkeit gegen das Schiff schlugen.

IV. Versuch. In die vordersten Speigatte der Batterie wurde in einem Drahtgeflechte ein stark mit Öl getränktes Wergbündel gesteckt; das Öl konnte leicht abfließen und ebenso durch Nachgießen wieder ergänzt werden. Die auf diese Weise vorgenommene Ölung der See hatte vor den bisher vorgenommenen Versuchen den Vortheil, dass das Regulieren des abfließenden Öles leicht zu bewerkstelligen war, und dass unabhängig von den Rollbewegungen das Öl an nahezu gleicher Stelle des Schiffes ins Wasser gelangte, was bei einem im Wasser oder oberhalb des Wassers hängenden Säckchen nie der Fall war. Das Resultat war dem im III. Versuche gleich.

V. Versuch. Im Hafen von Albany. Die See war bewegt und infolge des frischen Windes waren die Spritzer und Brecher für ein zu streichendes und anzulegendes Boot von ziemlicher Bedeutung; es wurden deshalb an der Backspiere 3 Ölsäcke in gleichen, 3 *m* großen Entfernungen so aufgehängt, dass selbst die größten Seen dieselben nicht berührten.

Die See, welche das Boot ganz ungleichmäßig und heftig umherwarf, hatte nach der Ölung mehr den Charakter einer ziemlich gleichmäßigen hohen Dünung; die sich überstürzenden Wellenkämme, welche früher das Boot ganz überschwemmten, verloren vollends ihre Wirkung.

Dieser Versuch wurde in mehreren Häfen verschiedenemale wiederholt; das Resultat war stets das gleiche.

Bei diesen Gelegenheiten konnte weiters auch noch festgestellt werden, dass der vom Sacke abfallende Tropfen bis zu seiner Maximalausbreitung auf der Oberfläche des Wassers 6—7 Secunden brauchte, und dass die Fläche, auf welche sich die aus einem mit Löchern und kleinen Schnitten versehenen Sacke fließenden Tropfen ausbreiteten, einen Durchmesser von 2—4 *m* hatte.

VI. Versuch. Am 24. und 25. Februar, im Südlichen Großen Ocean, wurde bei einem sehr starken 8—10 *m* hohen Seegange, der 4 Striche von Backbord achter kam, abermals durch Speigatten Öl in das Wasser gebracht.

Bei diesem Versuche wurden die zwei vordersten Speigatte Backbord und das vorderste Steuerbord benützt und statt des früher angewendeten, in ein Drahtgeflecht gelegten Flachsbündels eigens zu diesem Zwecke genähte, der Speigattengröße entsprechende Säcke gebraucht. Die Säcke wurden an der Bodenseite mit einigen Löchern versehen, mit Olivenöl gefüllt und in die Speigatte gehängt. Diese erwies sich als noch besser als die früher geübte Art des Ölablassens durch die Speigatte, da das zeitweise eintretende Wasser die Gleichmäßigkeit des abfließenden Öles nicht so störte, wie dies beim Flachsbündel ohne Säckchen der Fall war.

Bevor mit dem Ölen begonnen wurde, waren die Brecher des sehr hohen Seeganges, welcher fast ununterbrochen an das Schiff mit großer Gewalt anprallte, besonders dem Steuer und den Hecktaschen gefährlich; während der Vornahme des Ölens der See kamen die Brecher und Sturzseen nie mehr bis an das Heck, und nur der hohe Seegang hob und senkte das Schiff mit ziemlicher Gleichmäßigkeit; die starken Stöße, denen das Schiff früher ausgesetzt war, hatten sich abgeschwächt.

Es wurde die bei diesem Versuche durchgeführte Art des Ölablassens bei den gegebenen Verhältnissen als ganz praktisch, das Ölen selbst als ein wirksames, aber auch ein sehr kostspieliges Schutzmittel erkannt.

Der Verbrauch an Öl in 24 Stunden bei drei Abflussstellen betrug 50—60 *kg*. Es könnte daher nur in außergewöhnlichen Fällen und in Nothlagen eines Schiffes oder Bootes das Ölen der See als Norm eingeführt werden.

Im ganzen wurden für die obenangeführten sechs Versuche 135 *kg* Öl verbraucht."

Von S. M. Schiff SAIDA für die k. k. Naturhistorischen Hofmuseen mitgebrachte Objecte.

a) Zoologische. Von den durch S. M. Schiff Saida gesammelten zoologischen Objecten waren hauptsächlich die Crustaceen, Mollusken und Tunicaten von Interesse, von denen folgende Species eingesendet wurden:

Crustacea.

Isopoda.

Sphaeroma calcareum Dana.	26./5. 1891 Port Albemarle	15 Exemplare.

Stomatopoda.

Gonodactylus scyllarus (L.)	?	2 Ex.

Decapoda.

Peneus canaliculatus (Ol.)	?	2 Ex.
Peneus monoceros (F.)	?	1 „
Palinurus ornatus (F.)	?	1 „
Remipes scutellatus (F.)	Cap Verdische Inseln	1 „
Pagurus callidus Risso	Cap Verdische Inseln	1 „
Coenobita rugosus M.-E.	2./11. 1890 Chagos-Inseln: Diego Garcia,	18 „
Birgus latro (L.)	2./11. 1890 Diego Garcia: Cipailles	7 „
Porcellana sp.	Cap Verdische Inseln	1 „
Sesarma Smithi M.-E.	?	1 „
Grapsus strigosus (Hbst.)	?	1 „
Ocypode ceratophthalma (Pall.)	2./11. 1890, Chagos-Inseln: Diego Garcia	1 „
Cardiosoma carnifex (Hbst.)	2./11. 1890, Chagos-Inseln: Diego Garcia	2 „
Nectocarcinus integrifrons (Latr.)	Neuseeland	1 „
Goniosoma cruciferum (F.)	?	5 „
Goniosoma natator (Hbst.)	2./11. 1890, Chagos-Inseln: Diego Garcia	1 „
Neptunus pelagicus (L.)	Neuseeland	3 „
Leptopodia sagittaria (F.)	Cap Verdische Inseln	2 „

Mollusca.

Gastropoda.

Achatina panthera Fér. (Schale u. Thier) 19./11. 1891. Port Louis, Mauritius 1 Ex.

Cephalopoda.

Sepia spec. } beide angeblich von Neu-Seeland (Auckland); schlecht conserviert
Loligo spec. } je 1 Exemplar.

Tunicata.

Ascidiae salpaeformes.

Pyrosoma spec.	Atlant. Ocean, bei St. Helena	3 Ex.

b) Botanische. Die botanische Abtheilung erhielt als Ergebnis der Sammlungen S. M. Schiffes Saida im ganzen etwa 700 Pflanzen. Außerdem liefen ein: Früchte von *Dillenia speciosa, Lecythia urnigera, Aegle Marmelos, Theobroma Cacao* u. a. 21 Stücke von Holzproben (aus Tasmanien) ein sehr schönes und großes Exemplar der *Ecklonia buccinalis* aus der Esperance-Bai und einige andere Meeralgen.

Unter den Pflanzen hatte eine Collection getrockneter Pflanzen von dem Government Botanist Ferd. Freih. von Müller in Melbourne den größten botanischen Wert. An zwei Orten wurden durch Herrn Dr. Brillant Pflanzen aufgesammelt und getrocknet: 1. In Mauritius einige der gewöhn-

lichen Culturpflanzen aus dem Garten von Pamplemousses, wie Gewürznägelein (*Caryophyllus aromaticus*) Muscatnuss (*Myristica moschata*), Zimmt (*Cinnamomum*). 2. Weiters wurden Aufsammlungen in Tasmanien gemacht, die der Beachtung wert waren, wenngleich sie nichts Neues enthielten.

Interessanter waren die Pflanzen aus dem ungemein pflanzenreichen West-Australien. Etwa 220 Exemplare wurden eingesendet; sie stammen von W. Webb, Naturalist in Albany, West-Australien. Während die Pflanzen Baron Müllers bestimmt waren und durch neue, von dem Geschenkgeber erst jüngst entdeckte und beschriebene Arten, wie schon hervorgehoben, besonderen Wert erhielten, sind die Pflanzen Webbs unbestimmt im Allgemeinen gut erhalten, doch nicht auf das zweckmäßigste gesammelt. Sie werden erst dann bestimmt werden, bis die Neuaufstellung der Sammlungen vollendet sein wird. Neues dürfte aber keinesfalls darin enthalten sein. Das Gleiche gilt von den von Herrn Dr. Brillant auf Tasmanien gesammelten Pflanzen.

Das sehr interessante Exemplar der Ecklonia wurde im Schausaale LI der botanischen Abtheilung zur Besichtigung aufgestellt; es ist ein schön fingerförmig verzweigtes 1.5 *m* langes, kräftiges Individuum. Die Früchte wurden als Ergänzungsstücke der Schausammlung einverleibt.

Abdruck aus dem Anzeiger der Akademie der Wissenschaften in Krakau. März 1892. Über die von Dr. E. Ciastoń während der Reise S. M. Schiffes SAIDA um die Erde gesammelten Desmidien.

In fünf von den 13 von Dr. E. Ciaston gesammelten Süsswasseralgen-Materialien hat M. Raciborski Desmidien gefunden welche in einer besonderen Arbeit beschrieben und abgebildet wurden.

1. Albany in West-Australien. Zwischen Fäden von *Mikrospira, Conferva* und *Zygnema* wenige Diatomeen und Desmidiaceen; gesammelt am 1. Januar 1891. Neu sind: *Cosmarium subarctoum* Lagerh. *var. australis*; *C. affine* ähnlich dem *C. laeve* Rabh. und *C. tinctum* Ralfs; *C. pseudospeciosum* von der Gestalt des *C. exiguum* Archer, aber mit crenulierten Zellrändern; *Euastrum angustatum* Wittr. *f. australis*, ähnlich dem *E. crassicolle* Lundell; *Euastrum subincisum* Reinsch in gut aufbewahrten Exemplaren.

2. Sydney: *Centennial Park* (in New South Wales) gesammelt am 1. März 1891. Zwischen *Nitella sp.* und *Bulbochaete* zahlreiche Desmidien. *Penium closterioides f. punctata* und *f. granulata; Penium australe* n. sp. der *Cylindrocytis diplospora* ähnlich; *Penium lagenarioides* Bisset *var. sydneyense*, Membran über Isthmus mit 3—4 Querreihen feiner Pünktchen geziert; *Closterium subjuncidum* De Not. *f. minor, C. macilentum* in einer dem *C. strigosum* Breb. ähnlichen Form; *Pleurotaenium rectum* Delp. mit der am Scheitel punktierten Membran; *Triploceras gracile* a) *genuinum* gemein; *Pleurotaeniopsis Ciastonii* n. sp. eine intermediäre Form zwischen *P. magnifica* Nordstedt und *P. (?) ampla* Nordstedt; *Cosmarium tinctum var. excisum* mit tetraedrischen Zygoten, welche an den Ecken ausgeschnitten sind; *Cosm. Ca-*

pitulum Roy et Bisset *var. rectangula* ähnlich dem *Staurastrum sibiricum f. ovalis* Borge; *Cosm. Hammeri var. sublaeve*; *Cosm. ellipsoideum var. notatum; Cosm. Willeanum* n. sp. höchst ähnlich dem *C. pseudoprotuberans* Wille non Kirchner, aber etwas kleiner; *Cosm. minor* Rac. (*C. trachypleurum var. minor* Rac.) *f. australis C. speciosum var. difficilis* mit punktierten Zygoten; *C. sniatyniense f. Sydneyensis; C. distichum* Nordst. *var heterochondrum; C. Strzelecki* n. sp. *Arthrodesmus hastiferus* Turner mit 4, 6 und 8 Stacheln auf der Zellhälfte; *Euastrum verrucosum* var. *Crux australe* dem *E. turgidum* Wallich (= *E. verrucosum var. turgidum*) und *E. turgidum* Grunow (= *E. verr. var. Grunowii*) ähnlich, in mehreren Formen; *E. quadriceps* in zwei Formen; *Staurastrum levispinum* Bisset *f. sydneyensis* mit längeren Armen; *Staur. corniculatum* Lundell in zwei Formen; *S. sagittarium f. 8* und *10-gona*; *Staur. sexangulare β. productum Nordstedtf. 5-, 6-, 7-gona*; *S. bicorne var. australis.*

3. Churruca Bay auf der Insel Desolation (an der Magellanstraße). Zwischen Conferven, manchen Cyanophyceen und einer sehr häufigen neuen *Aphanochaete* (*Polychaete magellanica* n. sp. mit sehr langen Haaren), einige kleine Desmidien. Neu sind *Cosmarium magellanicum*, dem *C. Blyttii* Wille ähnlich, und *Staurastrum muricatum var. australis.* n. var.

4. Buenos Aires (Argentina). Im „3. Februar-Park" zwischen Oedogonien, Zygnemeen und mehreren Spirogyraspecies mehrere Desmidieen, gesammelt 18. Juni 1891. Neu sind: *Cosm. Eichleri* nov. sp. dem *C. controversum* West und *C. depauperatum* Nordstedt ähnlich, *C. Blonskii* n. sp. dem *C. Portianum var. brasiliense* Wille höchst ähnlich; *C. Gutwinskii* ähnlich dem *C. Boeckii* Wille und *C. subreniforme* Nordstedt; *C. supraspeciosum* Wolle; *C. Quasillus var. depressa*, dem *C. fusum* Roy et Bisset ähnlich; *Euastrum Ciastonii* n. sp. ähnlich dem *E. oculatum* Boergesen; *Staurastrum subsphaericum* Nordstedt, Forma; *Staur. Kozlowski* (an *Pleurenterium?*), eine sehr große Species dem *St. cosmarioides* ähnlich, aber mit großen Warzen besetzt; *St. subcosmarioides* n. Sp. dem *S. orbiculare β. extensum* Nord. ähnlich; *Staur. dilatatum forma insignis; St. quadrangulare var. americana; Staur. Borgesenii* (= *St. stellatum* Borgesen non Reinsch!) *var β. simplicior.*

5. St. Miguel: Furnas (Azoren), gesammelt am 20. October 1891. Unter sehr zahlreichen Diatomeen nur sehr wenige Desmidien, sämmtlich in Europa gemeine Species: *Cylindrocystis crassa* De Bary; *Cl. Jennery* Ralfs; *Penium curtum* Bréb.; *C. Meneghinii* Bréb.; *C. Botrytis* (Bory) Menegh.

Auszug aus dem statistischen Berichte des k. u. k. Schiffscommandos über die Reise.

a) **Navigation.** — In navigatorischer Beziehung wäre zu bemerken, dass das Schiff 16 Monate und 10 Tage vom Centralhafen abwesend war und während dieser Zeit 37 112 Meilen zurückgelegt hat; davon:

32 508 Meilen mit Segeln, 135 Meilen mit Dampf und Segeln und 4469 Meilen mit Dampf allein. Das Schiff hat während seiner Mission

317 Tage in See und 182 Tage vor Anker zugebracht. Das Verhältnis der Hafen- und Seetage stellt sich demnach auf:

$$\frac{\text{Hafentage}}{\text{Seetage}} = \frac{182}{317} = \frac{0{,}57}{1} \text{ oder}$$

vor Anker 36%, in See 64%.

Behufs ausgiebiger Ersparnis an Brennmaterial wurden nicht nur schmale Passagen und Canäle — wo thunlich — ohne Maschinenkraft befahren, sondern auch das Ein- und Auslaufen in den Häfen wurde so oft als nur möglich mit Segeln allein bewerkstelligt; es konnte dies während der Reise dreißigmal ausgeführt werden.

Die Summe der kürzesten Fahrrouten für Segelschiffe zwischen allen im Laufe der Reise berührten Häfen beträgt 32 238 Meilen, es ergibt sich somit nachstehendes Verhältnis zwischen Schiffsweg und kürzester Route:

$$\frac{\text{Schiffsweg}}{\text{kürzeste Route}} = 1{,}16 = 110\%,$$

das ist circa 10% mehr Schiffsweg zurückgelegt, als die kürzeste Route betragen haben würde.

Der größte Schiffsweg binnen eines Tages betrug:

mit Segeln 255 Meilen und
mit Dampf 180 Meilen

Da während der ganzen Seecampagne in 290 Tagen 32 508 Meilen mit Segel zurückgelegt worden sind und in 31,5 Tagen 4460 Meilen mit Dampf, so ergibt sich als durchschnittliche Geschwindigkeit

unter Segeln 4,6 Knoten und
„ Dampf 5,9 „

und als allgemeine Fahrtgeschwindigkeit resultieren

$$\frac{37\,112 \text{ (Seemeilen)}}{317 \text{ (Seetage)}} = 5 \text{ Knoten.}$$

Lotsen wurden aus ökonomischen Gründen nur für das Anlaufen oder Verlassen von Häfen aufgenommen, so namentlich für das Anlaufen der an Flüssen gelegenen Orte, und auch nur dort, wo ein Lotsenzwang für fremde Schiffe besteht; für einzelne Meerestheile, Canäle oder schwierigere Passagen wurde, mit Ausnahme des Rothen Meeres, nirgends ein Lotse aufgenommen, denn die vorhandenen englischen Seekarten und verschiedene Segelhandbücher gaben vollkommenen Aufschluss über alle localen Verhältnisse, so dass stets eine gesicherte, zielbewusste Navigation geführt werden konnte.

b) **Meteorologie.** — Über die Maxima und Minima der Temperatur in den befahrenen Meeren und der Barometerstände, sowie über die summarische Dauer des erfahrenen Regenfalles gibt die nachfolgende Tabelle VII Aufschluss.

c) **Maschine.** — Die Maschine functionierte, so oft sie benöthigt wurde, stets ohne den geringsten Anstand und befand sich auch am Schlusse der Reise in vollkommen betriebsfähigem Zustande; kleine Instandsetzungsarbeiten abgerechnet, welche dem Alter der Maschine entsprechend gelegentlich der nächsten Eindockung des Schiffes durchgeführt werden konnten. Hiezu gehörte in erster Linie die Erneuerung der Pockholzunterlagen im Stevenrohre und geringe Hebung der Propellerachse, da die bereits früher bestandene Senkung derselben sich zuletzt mehr bemerkbar gemacht hatte.

Die Kessel wurden in vollkommen gebrauchsfähigem Zustande erhalten, periodische Untersuchungen vorgenommen, nach welchen dieselben noch für die Jahre 1892, 1893, 1894 ohne größere Reparatur betriebsfähig sind.

Im Laufe der beendeten Weltreise wurden an drei Kesseln einige ausgebauchte Stellen an der Feuerdecke durch die mitgenommenen Verankerungen verstärkt. Eine Wechslung von Siederohren kam nicht vor.

Die Dauer des Maschinenbetriebes betrug während der $16\frac{1}{2}$ monatlichen Ausrüstung 32 Tage 21 Stunden; da die durchschnittliche Rotationszahl mit zwei geheizten Kesseln 45 pro Minute erreichte, so gibt dies eine Gesammttourenzahl von 2 335 940.

Der Destillator und der für denselben bestimmte halbe Kessel lieferte stets gutes Trinkwasser und befand sich am Schlusse der Reise in vollkommen gutem Zustande.

d) **Süßwasser- und Kohlenverbrauch.** — Die statistischen Angaben über die Erzeugung und den Verbrauch des Trinkwassers, sowie über die aufgewendete Kohlenmenge, können aus den Tabellen II und III entnommen werden. Diesem nach wurden mit 202 *t* Kohlen 1066 *t* Trinkwasser erzeugt, welchen ein Durchschnittspreis pro Liter von 1,1 kr. entspricht.

Hiebei muss bemerkt werden, dass circa 73 *t* zur Füllung des Lichtkessels und jenes der Dampfbarkasse, dann für das eingeschiffte Schlachtvieh (125 Stück Ochsen und Kälber, 63 Stück Schweine, 36 Hammel und 1700 Stück Geflügel), ferner circa 45 *t* Wasser für das Waschen der Wäsche des Stabes, zum Waschen des Salzfleisches, dann für den Bedarf des aus 50 Personen bestehenden Stabes, für die Küche u. s. w. in Verwendung kamen. Vom Lande wurde principiell kein Trinkwasser an Bord genommen; nur für den Betrieb der Dampfbarkasse, der nur in 12 Häfen stattfand, kam — wo möglich — das nöthige Süßwasser vom Lande in Verwendung.

Aus der Tabelle V ist der ganze Kohlenverbrauch ersichtlich, u. zw. betrug derselbe 1432 *t*; die Kohlen waren verschiedener Provenienz; zum größeren Theile englische Cardiff-Kohle, dann australische New Castle-Kohle und neuseeländische Kohle von Auckland.

Der stündliche Verbrauch der beiden letztgenannten Kohlengattungen kam im Vergleiche zur englischen Kohle um 30% höher.

Die Verwendung der obgenannten Kohle vertheilt sich, wie folgt:

Für das Wasserdestillieren	200,4 *t*
„ die Küche (eine Mannschafts- und zwei Stabskombüsen)	165,2 „
„ die Schiffsschmiede	4,0 „
„ das Anheizen der Maschine und unter stillem Dampfe	158,3 „
„ die Maschine während der Fahrt	903,9 „

Nachdem während der ganzen Seecampagne 4469 Meilen mit Dampf zurückgelegt wurden, so entfällt auf je 7,1 Meilen eine Tonne Kohle.

e) **Maschinenbetriebsmateriale.** — Über die Mengen des verwendeten Maschinenbetriebsmateriales gibt die Tabelle VI Aufschluss. Es ist aus derselben zunächst ersichtlich, dass für die Fahrten unter Dampf verwendet wurden:

Steinkohlen	903,9 *t*
Öl	4 120 0 *kg*
Mineralöl	970,0 „
Unschlitt	1 085,0 „
Werg	761,0 „
Cocosnusschalen	14,0 *t*

Mit Zugrundelegung der Einzelpreise beziffert sich die Gesammtauslage für den Maschinenbetrieb während der Fahrt auf 29 358 fl. 39 kr. ö. W. und da im ganzen 4469 Meilen unter Dampf zurückgelegt wurden, so ergeben sich ca. 4 fl. 30 kr. ö. W. als Betriebskosten für eine Seemeile.

f) **Eisapparat.** — Der zum Versuche an Bord installierte Eisapparat (Ammoniak) hat sich vollkommen bewährt. Derselbe stand sechsmal im Gebrauch und lieferte binnen 24 Stunden 160 *kg* reines, compactes Eis in ca. 10 *kg* schweren Stücken. In der Tabelle IV sind die näheren Daten der Eiserzeugung enthalten. Auf größeren Schiffen und besonders dort, wo man continuierlich Dampf von 4 *at* Spannung zur Verfügung hat, würde sich dieses System zur Erhaltung von Kühlräumen im Schiffe behufs Conservierung von frischen Lebensmitteln und Getränken vorzüglich eignen, und wären die Betriebskosten zu solchem Zwecke im Verhältnis bedeutend billigere; die zeitweise Erzeugung von geringen Quantitäten Eis im Kühlraume selbst wäre dann noch immer möglich.

g) **Militärische Statistik.** — In der Tabelle VIII sind die Nationalitäten, Sprachkenntnisse, Professionen, Stand, Religion, Lese- und Schreibkundigkeit, Assentierungsjahre, Specialität etc. etc. der Mannschaft summarisch eingetragen.

Der größere Theil des 320 Köpfe betragenden Mannschaftsstandes war der Nationalität nach Istrianer und Dalmatiner, doch sprachen viele der-

selben auch vollkommen deutsch — mehr als $^1/_3$ der ganzen Bemannung war der deutschen Sprache vollkommen mächtig.

Das Contingent der vom Jungenschulschiff hervorgegangenen Matrosen betrug vom letzten Jahrgang (1890) 40, von früheren Jahrgängen 34, zusammen 74 Jungen-Matrosen; dieselben haben sich in jeder Beziehung verwendbar erwiesen und war deren Aufführung vollkommen zufriedenstellend.

Des Lesens und Schreibens waren im ganzen unkundig 31 Mann; dieselben haben während der Einschiffung mehr oder weniger das Schreiben nothdürftig erlernt.

Der Confession nach befanden sich an Bord: 317 Katholiken, 5 Protestanten, 4 griechisch-orientalischer Religion und 5 Israeliten.

Verheiratet waren im ganzen Bemannungsstande nur 6 und mit Dienstesprämien waren 5 Unterofficiere betheilt.

Die Ausbildung der Mannschaft wurde nach den bestehenden Vorschriften vorgenommen und dementsprechend die Mannschaft in verschiedene Classen abgetheilt.

h) **Sanitäres.** — Eine statistische Zusammenstellung der Erkrankungen und Dauer derselben für jeden der 17 Monate, während welcher S. M. Schiff Saida in Dienst gestellt war, bringt die Tabelle IX; hiezu sei noch Folgendes angeführt:

Während der Reise erkrankten vom Stabe 20 Personen mit einer Gesammtkrankheitsdauer von 502 Tagen; bei einem Stabe von 50 Personen ergibt dies durchschnittlich 1,02 Kranke täglich.

Unter der Mannschaft waren Kranke im Laufe der Seecampagne 440 und es ergaben sich 3265 Krankheitstage, somit war die durchschnittliche Krankheitsdauer per Erkrankungsfall 7,4 Tage. — Bei einem durchschnittlichen Mannschaftsstande von 320 Mann gibt dies 143,75% Kranke oder jeder Mann der Bemannung war durchschnittlich im Laufe der Campagne 1,53mal und zwar durch 10,2 Tage krank, d. h. es waren, rund gesagt, täglich 10,2 Mann dienstunfähig.

Schwere körperliche Verletzungen.

1. Bei einem Maschinen-Unterofficier Zertrümmerung des rechten Brustkorbes mit Zerreißung der inneren Organe — mit tödtlichem Ausgange; derselbe wurde in Port Esperance auf Tasmanien am 15. Februar 1891 beerdigt.

2. Während der Traversade über den Großen Ocean, infolge der ungewöhnlich heftigen Rollbewegungen des Schiffes, kamen nebst mehreren leichteren Verletzungen ein Rippenbruch und ein Schlüsselbeinbruch vor.

Körpergewicht. Die Resultate der Abwiegungen ergaben im allgemeinen eine Zunahme des Körpergewichtes in den Grenzen von 1 bis 5 *kg*.

i) **Administratives.** — Wie aus der monatweise zusammengestellten Statistik, Tabelle X, entnommen werden kann, beziffern sich die Gesammt-Barauslagen während der Reise auf 282 648 fl. 94$^1/_2$ kr. (worunter 2032 fl. 68 kr. Banknoten, der Rest in Gold), was im Durchschnitte per Monat 17 130 fl. gleichkommt.

Die Geldaufnahme geschah auf Grund eines Creditbriefes, der auf 30 000 £ lautete. Von dieser Summe wurden aufgenommen in den Häfen Mauritius, Albany, Melbourne, Auckland, Buenos Aires, St Vincent, Ponta Delgada, Gibraltar und Smyrna, zusammen 19 416 £, somit verblieb am Schlusse der Reise 16. Jänner 1892 noch ein Credit von 11 584 £. Hiezu der Cassarest bei der Ausserdienststellung des Schiffes 2454 fl. 22½ kr. Gold, 6562 fl. 29 kr. Noten, ergibt als Geldvorrath noch den Betrag von 118 156 fl. 80 kr. Gold und 6562 fl. 29 kr. Banknoten.

k) **Havarien.** — Schwere Havarien kamen während der ganzen Reise nicht vor; die erlittenen Beschädigungen konnten meist mit eigenen Bordmitteln oder theilweiser Anspruchnahme von Landetablissements und Ankauf des nöthigen Materiales in der kürzesten Zeit ausgebessert werden, so dass aus diesem Grunde keine Verzögerung der Reise eingetreten ist.

Diese Beschädigungen betrafen vorwiegend die Segel und die Takelage besonders während den Traversaden in den Regionen der Westwinde. Während der Mission ergab sich die Nothwendigkeit, successive 498 *m* Segelleinwand und 600 *m* Tau verschiedener Dimensionen anzukaufen, nachdem die mitgenommenen Vorräthe aus dem k. u. k. Seearsenale bereits aufgebraucht waren. Das Boot Nr. IV erhielt im Großen Ocean von der schweren See starke Beschädigungen; die oberen Fallreeps-Plattformen wurden zur selben Zeit gänzlich zertrümmert und weggeschwemmt. Diese Reparaturen und der Ankauf des nothwendigen Materiales beziffern sich während der ganzen Reise nur auf 2118 fl. 19 kr.

l) Postauslagen. — Die Postauslagen von 706 fl. 30½ kr. gelten für 32 Dienst-Postpackete nach Wien; durchschnittlich aus jedem Hafen eine Dienst-Postsendung.

Empfangen wurden 15 Dienst-Postpackete.

Die Telegraphengebüren, ausschließlich für 25 chiffrierte, abgekürzte Ankunftstelegramme betrugen 557 fl. 59 kr. Das theuerste Telegramm war jenes von Wellington — für 9 Worte 49 fl. 72 kr.

Bayerische Staatsbibliothek München

Tabelle I.

Fahrten in den Jahren 1890, 1891 bis Jänner 1892.

Reise		Distanz		Mit		Durchschnittl. Geschwindigkeit für die directe Distanz	Dauer der Reise in Tagen
von	nach	directe	geloggte	Segel	Dampf		
Pola 5./9. 1890 ...	Port Said 18./9. ...	1300	1283	1268	15	4,3	12 1/2
Port Said 20./9. ..	Suez 21./9.	120	120	—	120	5,0	1 1/2
Suez 22./9.	Aden 1./10.	1300	1332	802	520	6,0	9
Aden 5./10.	Diego Garcia 2./11.	2400	2522	1268	1254	3,6	27 1/2
Diego Garcia 5./11.	Mauritius 14./11. ..	1211	1320	1284	36	5,6	9
Mauritius 26./11. ..	Albany 29./12.	3900	4272	4267	5	4,5	34
Albany 6./1. 1891	Adelaide 15./1.	1000	1277	1267	10	4,2	10
Adelaide 22./1.	Portland 26./1. ...	321	510	480	30	3,3	4
Portland 27./1. ...	Melbourne 29./1. ..	215	226	188	38	4,5	2
Melbourne 7./2. ...	PortEsperance 10./2.	456	474	339	135	4,7	4
PortEsperance 16./2.	Hobart 26./2.	36	36	—	36	2 Stund. Aufenthalt 6,0	1/2
Hobart 21./2.	Sydney 25./2.	651	709	620	89	6,0	4 1/2
Sydney 7./3.	Milford Sound 16./3.	1051	1084	1012	72	4,3	10
Milford Sound 18./3.	Wellington 22./3. ..	513	555	472	83	4,7	4 1/2
Wellington 24./3. .	Auckland 30./3. ...	577	673	637	36	4,4	5 1/2
Auckland 12./4. ...	Churruca Bay, Magellanstr. 15./5.	4878	5334	5231	103	5,3	34
Churruca Bay 16./5.	Punta Areñas 17./5.	180	180	—	mit Dampf u. Segel 180	7,5	1
Punta Areñas 20./5.	Albemarle Sound, Falklands-Ins. 23./5.	504	451	256	Magell.-Straße 195	5	4
Falklands-Ins. 27./5.	Buenos Aires 10./6.	1495	1495	1072	im La Plata 423	4,5	15
Buenos Aires 23./7.	St. Helena 25./8. ..	4073	4137	3871	im La Plata 266	5,1	33
St. Helena 27./8. ..	Ascension 2./9. ...	708	695	695	—	5,4	5 1/2
Ascension 2./9. ...	St. Vincent 18./9. ..	1685	1674	1239	435	4,5	15 1/2
St. Vincent 24./9. ..	Pta. Delgada 16./10.	1821	1863	1440	423	3,3	23
Pta. Delgada 27./10.	Madeira 31./10. ...	534	517	517	—	5,7	4
Madeira 3./11.	Tanger 11./11.	612	682	682	—	3,2	8
Tanger 13./11.	Algeçiras 13./11. ...	30	36	28	8	2,5	1/2
Algeçiras 16./11. ..	Gibraltar 16./11. ..	5	12	6	6	1	1/4
Gibraltar 20./11. ..	Marbella 21./11. ...	33	46	46	—	2,7	1 1/2
Marbella 22./11. ...	Sciacca 3./12.	892	976	976	—	3,4	11
Sciacca 5./12.	Khios 15./12.	733	811	811	—	3,1	10
Khios 16./12.	Vourlah 18./12. ...	113	181	161	20	2,3	2
Vourlah 19./12. ...	Smyrna 19./12. ...	17	17	—	17	2,5	1/4
Smyrna	Lissa	810	1460	1306	70 St. unt. Dampf u. Seg.	1,7	19
Lissa	Pola	150	161	159	2	3,3	2 1/2

Tabelle II.

Trinkwasserverbrauch

in den Jahren 1890, 1891 bis Jänner 1892.

Monat	Destilliertes Wasser in Liter	Brunnenwasser in Liter	Täglicher Verbrauch in Liter	Täglicher Verbrauch pro Kopf	Position des Schiffes
1890 September...	49 000	6000	2000	5,46	Adriatisches, Mittelländisches und Rothes Meer
October.....	90 000	—	2100	5,74	Indischer Ocean
November...	93 000	—	1800	4,92	"
December...	62 000	—	1700	4,64	"
1891 Jänner.....	64 000	—	1700	4,64	Südsee
Februar.....	41 000	—	1700	4,70	"
März.......	52 000	—	1600	4,40	"
April.......	58 000	—	1600	4,40	Großer Ocean
Mai........	46 000	—	1500	4,02	Großer Ocean, Magellanstraße
Juni........	57 000	—	1500	4,02	Südatlantischer Ocean, La Plata
Juli........	39 000	—	1600	4,40	La Plata
August.....	79 000	—	1700	4,70	Südatlantischer Ocean
September...	81 000	—	1800	5,00	Süd- und Nordatlantischer Ocean
October.....	64 000	—	1600	4,40	Nordatlantischer Ocean, Azoren
November..	54 000	—	1500	4,02	Nordatlantischer Ocean, Mittelländisches Meer
December..	65 000	—	1550	3,96	Mittelländisches Meer, Ägeisches Meer
1892 Jänner.....	14 000	—	1500	3,69	Mittelländisches Meer, Adria
Summe...	968 000	6000	im Mittel 1620	im Mittel 4,49	

Tabelle III

Destillieren von Trinkwasser und Kohlenverbrauch hiefür.

Position des Schiffes	Datum von — bis	Dauer des Destillierens in Stunden	Menge des destillierten Wassers in Kilogramm	Kohlenverbrauch in Kilogr.	Preis pro l kr.
Im Mittelländischen Meer, Port Said, Suez-Canal und im Rothen Meer	1890 18./9.—21./9.	64	34 520	7 200	2½
Im Rothen Meer	28./9.—1./10.	51½	13 660	Während dem Maschinenbetrieb	—
Golf von Aden	5./10.—9./10.	96	43 732	Kein specieller Kohlenverbrauch	—
Im Indischen Ocean	15./10.—17./10.	54	15 872	—	—
Äquator, Indischer Ocean	26./10.—29./10.	70	33 970	7 600	2,2
Im Indischen Ocean	30./10.—31./10.	11	4 600	Kein-Kohlenverbrauch	—
" " "	1./11.—2./11.	25	15 170	—	—
" " "	12./11.—14./11.	48	41 340	11 m^3 Holz 6 t Cocosnussschale	5,3
" " "	23./11.—24./11.	89	49 000	11 200	7,13
" " "	9./12.—12./12.	75½	29 790	6 420	1,13
" " "	22./12.—24./12.	48	19 560	4 300	1,7
Albany	29./12.—31./12.	52½	22 200	5 000	1,9
Südsee	1891 6./1.—7./1.	29¼	12 920	2 820	1,7
Port Adelaide	16./1.—17./1.	35	17 580	3 200	2,1
Südsee	23./1.—24./1.	47½	22 880	4 700	2,4
Melbourne	29./1.—30./1.	31	19 710	3 000	1,5
Südsee	7./2.—8./2.	26	12 420	1 900	1,2
Port Espérance	9./2.—11./2.	25	11 520	2 500	1,6
Südsee	21./2.—22./2.	24	10 316	1 700	1,3
"	22./2.—23./2.	30¼	12 390	3 000	1,5
"	7./3.—8./3.	28	10 435	2 400	1,4
"	9./3.—10./3.	21¼	10 800	2 200	1,4
Milford Sound	17./3.—19./3.	29½	14 490	3 300	1,8
Wellington	22./3.—24./3.	20	11 300	Ohne eigens dazu geheiztem Kessel: Maschine wardampfbereit	—
Fürtrag	—	1131¼	390 175	72 440	—

Position des Schiffes	Datum von	Datum bis	Dauer des Destillierens in Stunden	Menge des destillierten Wassers in Kilogramm	Kohlenverbrauch in Kilogr.	Preis pro l kr.
Übertrag	—		$1131\frac{1}{4}$	390 175	72 440	—
Auckland	30./3.	31./3.	$24\frac{1}{2}$	13 150	1 250	1,5
Im Großen Ocean	12./4.	14./4.	73	32 590	6 300	1,7
„ „ „	27./4.	1./5.	93	39 460	8 200	3,2
Im Großen Ocean und Magellanstraße	12./5.	16./5.	58	36 980	6 800	2,2
Falklands-Inseln	23./5.	25./5.	$30\frac{1}{4}$	16 340	2 800	3,6
Südatlantischer Ocean	27./5.		8	4 530	800	2,5
„ „	6./6.	7./6.	21	8 950	2 100	2,3
Buenos Aires	25./6.	27./6.	$60\frac{3}{4}$	28 890	5 000	1,7
„ „	13./7.	16./7.	$79\frac{3}{4}$	36 440	7 600	1,2
Buenos Aires und im La Plata	23./7.	24./7.	19	8 320	Während dem Maschinenbetrieb	—
Südatlantischer Ocean	6./8.	9./8.	$72\frac{1}{2}$	24 820	4 500	1,8
„ „	9./8.	10./8.	$22\frac{1}{2}$	7 700	1 900	2,1
„ „	17./8.	22./8.	50	20 920	5 400	2,1
St. Helena	24./8.	26./8.	$51\frac{3}{4}$	20 130	5 150	2,1
Im Südatlantischen Ocean	5./9.	6./9.	24	10 650	3 000	1,1
„ „ „	6./9.	9./9.	77	32 010	8 300	1,17
Im Südatlantischen Ocean und St. Vincent	16./9.	18./9.	54	20 450	5 000	1,17
Nordatlantischer Ocean	28./9.	2./10.	97	39 370	10 000	1,17
„ „	12./10.	16./10.	100	36 280	9 650	1,1
„ „	27./10.	31./10.	73	27 446	7 200	1,17
In Algeçiras	14./11.	15./11.	38	14 980	2 900	1,17
In See und in Gibraltar	16./11.	18./11.	$38\frac{1}{2}$	6 550	Die Maschine war im Betrieb	—
In See und in Sciacca (Sicilien)	2./12.	6./12.	79	29 760	9 100	1,1
Im Griechischen Archipel und in Khios (Megalo-Bucht)	16./12.	19./12.	76	27 030	7 500	1,1
Im Mittelländischen Meer	30./12. 1891	3./1. 1892	88	29 920	9 300	1,1
In See	14./1. 1892	15./1. 1892	8	2 530	Mit kleinem Feuer gestanden	1,5
Summe	—		$2447\frac{3}{4}$	1 066 371	202 190	1,1 im Mittel

Tabelle IV.

Betrieb des Eisapparates.

Datum	Position des Schiffes	Temperatur der Luft	Temperatur des Wassers	Dauer des Betriebes	Menge des erzeugten Eises	Kohlen-verbrauch	Preis pro Kilogramm Eis	Durchschnitts-preis
		Grad Celsius		Stunden	Kilogramm		kr.	
4. September 1890	Erprobung im Hafen von Pola	23	23	18	112	1250	13	7,3 kr. pro Kilogramm
19. „ 1890	Port Said	28	25	24	160	500	3,1	
27. „ 1890	Im Rothen Meer	34	31	$35^1/_2$	96	3750	28	
23. October 1890 .	Im Indischen Ocean, am Äquator	30	$27^1/_2$	$25^1/_2$	288	1300	6,2	
23. November 1890	Mauritius	26	25	29	384	1500	9,3	
11. Februar 1891..	Port Esperance	25	18	16	224	900	10	
19. September 1891	St. Vincent	30	27	16	224	400	4	

Tabelle V.

Verwendetes Maschinen-Betriebsmaterial.

Material	1890 September	1890 October	1890 November	1890 December	1891 Jänner	1891 Februar	1891 März	1891 April	1891 Mai	1891 Juni	1891 Juli	1891 August	1891 September	1891 October	1891 November	1891 December	1892 Jänner	Einzelsumme	Gesammtsumme
Kohlenverbrauch (*t*) während der Fahrt	103,3	216,2	32,1	2,9	20,5	80,2	62,1	4,3	98,4	70,6	62,3	—	92,3	66,8	11,5	31,7	15,8	903,9 *t*	1431,8 *t*
Kohlenverbrauch (*t*) z. Wasserdestillieren	12,9	8,0	11,2	15,0	13,7	10,1	11,5	14,6	10,4	9,0	9,5	18,4	19,5	18,4	8,8	19,9	4,8	200,4 „	
Kohlenverbrauch (*t*) für die Küche	8,9	9,3	5,7	10,2	10,8	9,8	10,8	10,9	13,9	10,4	9,3	9,3	9,0	9,0	10,5	10,8	6,6	165,2 „	
Kohlenverbrauch (*t*) für die Schmiede	—	0,1	—	0,8	0,7	1,1	0,3	0,2	0,6	0,1	—	—	—	—	—	—	—	4,0 „	
Kohlenverbrauch (*t*) Anheizen und stiller Dampf	10	6	7	1	4	4	8	1	6	7	10	2	4	6	3	4,0	4	158,3 „	
Öl (*kg*) für die Fahrt	891	1030	71	50	164	300	270	62	273	240	280	—	177	250	60	62,0	40	4120,0 *kg*	6087,0 *kg*
Öl (*kg*) für die Reinigung	95	232	16	81	90	113	91	162	157	144	213	160	51	107	96	128,0	30	1967,0 „	
Mineralöl (*kg*)	208	241	57	5	36	59	37	14	48	96	131	7	7	24	1	—	—	970,0 „	970,0 „
Unschlitt „	135	154	100	18	43	65	72	50	107	71	106	12	37	59	18	29,0	9	1085,0 „	1085,0 „
Werg (*kg*) für die Fahrt	131	120	42	32	34	50	52	30	46	40	40	—	7	10	35	80,0	12	761,0 „	2509,0 „
Werg (*kg*) für die Reinigung	89	178	117	70	54	50	88	152	146	170	165	81	8	83	140	107,0	50	1748,0 „	
Holz für Fahrt und Anheizen	Hiezu wurden die Brodkisten verwendet.																		
Cocosnusschalen für die Fahrt (*t*)	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 *t*	14 *t*
Wie oft geheizt	4	4	3	3	5	6	5	2	5	3	2	2	3	5	2	2	4	60	60

Tabelle VI.

Preis und Provenienz des angekauften Maschinenbetriebsmaterials in den Jahren 1890, 1891 bis Jänner 1892.

Monat	Ort	Bezugsfirma	Kohle			Öl			Holz			Cocosnusschalen			Werg		
			Tonnen	Gattung	Geldbetrag fl.	Kilogramm	Gattung	Geldbetrag fl.	Kubikmeter	Gattung	Geldbetrag fl.	Tonnen	Gattung	Geldbetrag fl.	Kilogramm	Gattung Baumwolle	Geldbetrag fl.
1890																	
Sept.	PortSaid, Suez	M. Bazin & Comp.	15 30	Cardiff	221,85 566,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Octob.	Aden	Aden Coal Company	85	—	1 734,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nov.	Diego Garcia,	Theodor Larcher	—	Cardiff	—	—	—	—	41	Fichte	52,72	16	Schalen	97,92	—	—	—
	Mauritius	Blyth Brothers & Co.	309		7 879,50	1500	Oliven	1963,00	—	—	—	—	—	—	500	Abfälle	388,00
Dec.	Albany	King Georg Sound Coal Comp.	21,2	Austral	432,48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891																	
Jänner	Melbourne	Stewart White & Co.	70,2	—	680,23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Febr.	Hobart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	Sydney	Waratah Coal Comp.	1,0	Austral	729,30	581	Oliven	394,8	—	—	—	—	—	—	208	Abfälle	185,12
April	Auckland	D. Greig	90	—	1 177,00	500	„	635,00	—	—	—	—	—	—	322	„	275,31
Mai	Punta Areñas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juni	Buenos Aires	N. Mihanovich	235	Cardiff	5 393,25	517½	Oliven	403,35	—	—	—	—	—	—	307	Abfälle	187,37
Juli	„ „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aug.	St. Helena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sept.	St. Vincent	Miller & Cary Brothers Cape Verde Island	236	Cardiff	3 851,52	520	Oliven	462,80	—	—	—	—	—	—	50,8	Abfälle	47,43
Octob.	Pta. Delgada	M. Bensaude & Comp.	50	—	790,53	320	„	288,00	—	—	—	—	—	—	290	„	252,30
Nov.	Gibraltar	—	—	—	—	280	„	154,00	—	—	—	—	—	—	300	„	120,00
Dec.	Smyrna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892																	
Jänner	Pola	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		Summe....	1251,4	Kohle	23 455,76	4218½	Oliven	4300,23	41	Holz	52,72	16	Cocosnuss	97,92	1977.8	Abfälle	1452,43

Tabelle VII.

Maxima und Minima der Temperaturen und der Barometerstände und summarische Dauer des erfahrenen Regenfalles während der Missionsreise.

Monat	Temperatur Max.	Temperatur Min.	Barometer Max.	Barometer Min.	Regenfall Stund.	Position des Schiffes
1890						
September..	+ 35,6	+ 11,8	765,0	754,7	7	Mittelmeer, Port Said, Suez, Rothes Meer, Aden
October....	+ 31,0	+ 21,0	762,6	755,1	36 1/4	Arabische See, Indischer Ocean
November.	+ 28,0	+ 21,0	764,8	755,6	42	Diego Garcia, Mauritius
December..	+ 22,0	+ 10,0	769,1	747,6	96 3/4	Indischer Ocean, südlicher Theil
1891						
Jänner.....	+ 28,0	+ 11,0	768,6	749,5	15 1/4	Australische Südküste, Albany, Portland, Melbourne
Februar....	+ 25,0	+ 11,0	768,5	748,1	23	Melbourne, Tasmanien
März	+ 26,0	+ 11,0	774,0	746,6	81 1/2	Sydney, Neu-Seeland
April	+ 24,0	+ 4,7	769,4	737,7	90	Neu-Seeland, Großer Ocean
Mai	+ 10,0	+ 0,2	774,6	740,2	84 3/4	Großer Ocean, Magellan-Straße, Falklands-Inseln
Juni.......	+ 21,4	+ 2,5	768,7	751,6	65 1/2	Atlantischer Ocean, La Plata
Juli	+ 20,0	+ 3,5	773,6	750,2	63 1/2	Buenos Aires
August	+ 26,5	+ 10,5	775,5	762,6	29 3/4	Atlantischer Ocean, St. Helena
September..	+ 29,2	+ 22,5	767,0	758,2	18 1/2	Ascension, St. Vincent
October....	+ 26,8	+ 15,0	771,5	752,2	32	Azoren, Ponta Delgada
November..	+ 25,4	+ 12,2	770,4	756,3	55 3/4	Madeira
December ..	+ 24,0	+ 2,3	778,6	754,6	42 1/4	Mittelländisches Meer
1892						
Jänner.....	+ 17,0	+ 2,0	768,0	754,0	101	Mittelländisches Meer, Pola

Tabelle VIII.

Statistik des Mannschaftsstandes.

		Mannschaft des Soldatenstandes		Officiersdiener und Civilisten	
Nach Geburt oder Zuständigkeit waren	Istrianer und Küstenländer ...	88	—	10	—
	Dalmatiner	98	—	3	—
	Croaten	23	—	—	—
	Steirer	4	—	—	—
	Niederösterreicher	13	—	—	—
	Oberösterreicher	4	—	—	—
	Böhmen	23	—	—	—
	Krainer	5	—	—	—
	Ungarn	20	—	—	—
	Mährer	11	—	—	—
	Galizier	4	—	1	—
	Bukowiner	1	—	—	—
	Tiroler	4	—	1	—
	Kärntner	1	—	—	—
	Salzburger	1	—	—	—
	Italiener	2	—	1	—
		Muttersprache	Außerdem	Muttersprache	Außerdem
Der nebenstehenden Sprachen waren mächtig	Illyrisch (croatisch)	141	68	3	2
	Italienisch	78	135	11	4
	Slovenisch	20	5	—	—
	Deutsch	44	74	—	3
	Böhmisch	18	11	—	1
	Ungarisch	16	2	—	1
	Polnisch	5	2	1	—
	Französisch	1	1	—	—
	Englisch	—	4	—	1
	Türkisch	—	1	—	—
	Spanisch	—	4	—	—
	Russisch	—	1	—	—
	Rumänisch	—	1	—	—
	Ruthenisch	—	1	—	—
Aus den nebenstehenden Assentjahrgängen stammten	1865	1	—	—	—
	1866	—	—	1	—
	1868	—	—	1	—
	1871	1	—	—	—
	1873	—	—	1	—
	1874	1	—	—	—
	1875	—	—	1	—
	1876	2	—	2	—
	1877	1	—	—	—
	1878	2	—	—	—
	1879	—	—	1	—
	1882	1	—	—	—
	1883	1	—	1	—
	1884	1	—	—	—
	1885	9	—	—	—
	1886	6	—	—	—
	1887	27	—	3	—
	1888	73	—	3	—
	1889	127	—	1	—
	1890	50	—	—	—
	1891 (in Buenos Aires)	4	—	—	—

		Mannschaft des Soldatenstandes		Officiersdiener und Civilisten	
Der Profession nach waren vor ihrer Assentierung	Bauern	109	—	2	—
	Seekundige Matrosen	38	—	—	—
	Segelmacher	—	—	1	—
	Anstreicher	2	—	—	—
	Ohne Profession u. Schiffsjungen	75	—	2	—
	Fischer	17	—	—	—
	Schlosser	15	—	—	—
	Maurer	2	—	—	—
	Fassbinder	1	—	—	—
	Photograph	1	—	—	—
	Friseur	—	—	1	—
	Schneider	2	—	—	—
	Kellner	2	—	—	—
	Spengler	1	—	—	—
	Schauspieler	1	—	—	—
	Schiffszimmermann	8	—	3	—
	Koch	2	—	—	—
	Schmied	4	—	—	—
	Dreher, Gürtler	1	—	—	—
	Schuster	5	—	—	—
	Comptoirist	10	—	—	—
	Mechaniker	3	—	1	—
	Fleischer	3	—	—	—
	Bäcker	2	—	—	—
	Heizer	1	—	—	—
	Müller	1	—	—	—
	Kupferschmied	—	—	1	—
Jungen-Matrosen	Neu ausgemustert 1890	40	—	—	—
	Von früheren Jahrgängen	34	—	—	—
Special-qualification hatten	Artillerie-Instructor	5	—	—	—
	„ Vormeister	27	—	—	—
	„ Matrosen (Kanoniere)	40	—	—	—
	Torpedo-Instructor	1	—	—	—
	„ Männer	1	—	—	—
	Proviantmatrose	1	—	—	—
Des Lesens u. des Schreibens waren	kundig	271	—	15	—
	unkundig	31	—	—	—
Der Zahlen waren	kundig	299	—	15	—
	unkundig	3	—	—	—
Dem Stande nach waren	ledig	296	—	9	—
	verheiratet	6	—	6	—
Der Confession nach waren	katholisch	302	—	15	—
	protestantisch	5	—	—	—
	griechisch-orientalisch	4		—	—
	israelitisch	5	—	—	—
Mit Dienstesprämien waren betheilt	Unterofficiere	5	—	—	—

Tabelle IX.

Krankheitsfälle unter der Bemannung.

	1890 September	October	November	December	1891 Jänner	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	October	November	December	1892 Jänner	Summe
Erkrankte	13	50	20	26	25	26	20	29	40	32	21	32	28	31	30	24	13	460
Krankheitstage	65	233	147	288	252	268	177	275	344	212	197	332	214	230	269	199	65	3767
Täglich im Durchschnitt krank (Procentsatz der Tage)	2,16	7,51	4,90	9,29	8,12	9,57	5,70	8,87	11,09	7,06	6,22	10,70	7,13	7,41	9,86	5,06	2,16	7,43
Gestorben	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Krankheitshalber wohin ausgeschifft	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3
	—	—	nach Pola	—	—	—	Auckland	—	—	—	—	—	—	Punta Delgada	—	—	—	Pola, Auckld. Punta Delgada
Zahl der Seetage	$22^{d}3\frac{1}{2}^{h}$	$27^{d}4^{h}$	$15^{d}13\frac{1}{2}^{h}$	$28^{d}13\frac{3}{4}^{h}$	$15^{d}6^{h}$	$8^{d}1\frac{1}{2}^{h}$	$18^{d}13\frac{1}{2}^{h}$	$19^{d}1\frac{1}{4}^{h}$	$23^{d}17\frac{1}{4}^{h}$	$8^{d}19\frac{3}{4}^{h}$	$7^{d}18\frac{3}{4}^{h}$	$28^{d}21\frac{1}{4}^{h}$	$23^{d}16^{h}$	$18^{d}21^{h}$	$18^{d}14\frac{1}{2}^{h}$	23^{d}	$13^{d}18^{h}$	—
Schiffsort	Mittelländisches und Rothes Meer	Aden und Indischer Ocean	Diego Garcia, Mauritius	Südindischer Ocean	Australien, Südsee	Neu-Süd-Wales	Südsee	Neu-Seeland, Großer Ocean	Großer Ocean, Magellan-Straße	Atlantischer Ocean, La Plata	La Plata, Atlantischer Ocean	Atlantischer Ocean, St. Helena	St. Vincent, Ascension	Azoren, St. Miguel	Madeira, Gibraltar	Mittelmeer	Mittelmeer u. Adria	

Tabelle X. **Administrative Statistik** (monatweise zusammengestellt).

Monat	Hafenort	Ankauf von Lebensmitteln	Ankauf von Wein u. Essig	Lotsengebüren Canalgeld.	Post-Auslagen	Telegraphen-Auslagen	Betriebsmaterialankauf u. Pauschalien	Kohlenankauf Tonnen	Kohlenankauf Preis	Reparaturen am Lande	Gebüren des Stabes u. Mannschaft	Geld aufgenommen	Cassarest	Gesammt-Auslagen
		fl. Gold							fl. Gold	fl. Gold		fl. Gold	fl.	fl.
1890 Sept.	Pola, Port Said, Suez	908,16	—	4000,45	1,46	6,20	3 457,65	45	Wurde nicht bar bezahlt 668,10	—	1 523,05 BN 3,977,92	—	7 004,48 BN. 20 433,30 G.	14 542,99
Octob.	Aden	1 910,94	—	140,70	—	12,84	112,35	45	2 400,00	—	13 618,44	—	—	18 195,27
Nov.	Diego Garcia, Mauritius	6 972,32	4 238,02	81,60	73,73	21,80	2 427,15	16 t Cocosnusschal. 41 km Holz 309	77,52 73,44 7 879,50	—	11 919,91	15 463,49	—	33 764,60
Decbr.	Indischer Ocean	—	—	—	—	—	110,18	—	—	—	9 315,70	—	7 072,85$^1/_2$ B. 3 126,63 G.	9 425,88
1891 Jän.	Albany, Adelaide, Portland	1 382,31	280,50	—	44,43	116,96	361,45	21	448,29	—	9 448,08$^1/_2$	8 160,00	7 041,99 B. 1 721,38 G.	12 082,03$^1/_2$
Febr.	Melbourne, Esperance, Hobart, Sydney	7 713,08$^1/_2$	3 998,40	255,00	35,71	107,48	95,01	70	678,30	225,62$^1/_2$	8 833,89$^1/_2$	61 200,00	7 041,45$^1/_2$ B. 42 439,61 G.	21 942,50$^1/_2$
März	Milford Sound, Wellington	2 086,88	1 800,00	20,40	140,76	49,72$^1/_2$	937,64	110	771,37$^1/_2$	12,75	8 966,69	40 800,00	7 041,45$^1/_2$ B. 71 067,03 G.	14 786,22$^1/_2$
April	Auckland	7 965,34	2 631,60	—	98,81	32,13	1 044,02	90	1 377,00	661,72$^1/_2$	8 824,70	—	7 041,45$^1/_2$ B. 48 834,15$^1/_2$ G.	22 635,33
Mai	Magellan-Straße Punta Areñas, Falklands-Ins.	478,94	—	—	2,79	—	106,66$^1/_2$	—	—	—	8 857,51	—	7 041,45$^1/_2$ B. 39 818,57$^1/_2$ G.	9 445,90$^1/_2$
Juni	Buenos Aires	—	—	306,00	—	38,65	106,59	—	—	—	8 602,67	—	—	9 053,91
Juli	„ „	10 435,19	8 090,00	229,50	81,12	119,68$^1/_2$	1 105,93$^1/_2$	235	6,296,85	992,16$^1/_2$	9 020,82	24 849,03	7 001,45$^1/_2$ B. 28 208,17$^1/_2$ G.	36 371,26$^1/_2$
Aug.	St. Helena	897,13	489,60	—	49,98	41,82	101,71$^1/_2$	—	—	—	8 852,13	—	7 001,45$^1/_2$ B. 17 952,91 G.	10 432,37$^1/_2$
Sept.	Ascension, St. Vincent	7 270 44	4 295,64	10,21	121,16$^1/_2$	—	1 307,93$^1/_2$	236	mit Quittung bezahlt	—	8 878,95	9 894,00	7 001,45$^1/_2$ B. 12 835,27$^1/_2$ G.	21 884,34
Octob.	Ponta Delgada (Azoren)	5 646,78	—	275,34	29,15	4,84	1 040,08	50	803,25	—	9 869,18	6 936,00	7 001,45$^1/_2$ B. 1 597,18 G.	17 668,62$^1/_2$
Nov.	Madeira, Gibraltar	2 665,63$^1/_2$	876,00	—	27,60	5,46	631,71$^1/_2$	—	—	235,93	8 973,89	18 314,00	6 914,45$^1/_2$ B. 8 453,14$^1/_2$ G.	13 416,23
Decbr.	Sciacca, Khios, Smyrna	3 155,32	740,30	—	—	—	98,09	—	—	56,10	8 034,90	11 169,90	6 914,45$^1/_2$ B. 7 396,23$^1/_2$ G.	12 084,85
1892 Jän.	Lissa, Pola	509,63	—	—	—	—	—	—	—	—	4 407,01	—	—	—
	Summe . .	59 998,10	27 440,06	5319,20	706,30$^1/_2$	557,59	13 044,27$^1/_2$	—	21 473,72$^1/_2$	2 184,29	151 925,45	196 786,52	—	282 648,94$^1/_2$

A. Victoria

Anmerkung. Werte in Pfund Sterling.

I. Import.

Artikel	Aus:	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Wertsumme
	Mengeneinheit	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	Menge	Wert	
Leere Säcke	Stück	3 539 850	77 142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77 142
„ „ Wollemballage	„	163 338	16 408	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 408
Andere Emballage	„	250	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Schuhe und Stiefel	Paar	64	4	—	—	—	—	—	—	4 412	540	—	—	—	—	544
Spanisches Rohr	Bündel	6 140	650	—	—	1 809	594	8 154	990	1 569	959	—	—	—	—	3 193
Porzellan	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	1 028	1 204	16	40	88	34	1 278
Kaffee	„	48 216	1 540	930 739	41 316	74 332	3 966	—	—	21 276	1 001	—	—	—	—	46 823
Tauwerk	engl. Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	135	540	—	—	—	—	540
Kork	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	12 310	933	—	—	—	—	933
Baumwolle	„	63 360	741	—	—	—	—	1 120	30	1 371	31	—	—	—	—	802
Droguen	Colli	6	666	—	—	5	56	—	—	244	668	—	—	—	—	1 390
Farbstoffe	„	1 055	1 845	184	146	20	85	—	—	—	—	—	—	—	—	2 076
Töpferwaren	engl. Kubikfuß	873	413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	13	426
Modewaren	Colli	16	166	13	60	—	—	—	—	237	1 881	—	—	3	48	2 155
Faserstoffe	engl. Tonnen	209	4 370	113	1 922	—	—	101	5 380	284	8 091	—	—	—	—	19 763
Feuerwerkskörper	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	254	450	—	—	—	—	450
Möbel und Einrichtungsgegenstände	„	—	—	3	18	—	—	—	—	295	2 470	3	22	2	48	2 558
Manufacturwaaren	„	—	—	—	—	—	—	—	—	662	1 269	173	130	23	27	1 426
Gummen	engl. Tonnen	17	1 028	3	306	1	50	—	—	—	—	—	—	—	—	1 284
Taschentücher	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	38	1 911	—	—	1	40	1 951
Hanfwerg	engl. Tonnen	2	55	—	—	—	—	—	—	607	25 676	—	—	—	—	25 731
Fischleim	engl. ℔	1 624	363	105	21	4 890	819	—	—	90	9	—	—	—	—	1 112
Jute-Gespinste	engl. Ellen	125 707	1 407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 407
Jute-Werg	engl. Tonnen	63	1 093	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 093
Lebende Thiere	Stück	46	236	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	236
Maccaroni	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	3 699	80	—	—	—	—	80
Maschinen	Colli	13	667	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	667
Matten	„	128	279	15	45	—	—	—	—	3 308	2 960	—	—	1	8	3 292
Ölwaren (Öle aller Art, Wachs etc.)	„	429	508	153	447	—	—	—	—	341	636	—	—	—	—	1 591
Olivenöl	Gallonen	222 169	30 693	14 121	1 572	—	—	—	—	26 120	3 344	—	—	—	—	35 609
Opium	engl. ℔	—	—	—	—	—	—	—	—	14 551	38 874	192	400	—	—	29 274
Artilleriematerial	Colli	100	2 807	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 807
Papiertapeten	„	—	—	—	—	—	—	—	—	49	1 018	—	—	—	—	1 018
Pfeffer	engl. ℔	29 759	1 101	33 097	1 001	376 256	14 441	—	—	4 735	240	—	—	—	—	16 789
Buchdruckermaterial	Colli	—	—	91	790	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	790
Reis	engl. Centner	36 316	17 394	—	—	21 551	3 744	—	—	8 843	4 161	3 112	2 033	47 613	22 168	49 500
Sago	engl. ℔	30 444	284	—	—	95 003	768	—	—	112	2	22 759	250	—	—	1 304
Salpeter	engl. Centner	575	503	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	503
Saucen (in Flaschen)	Dtzd.	13	12	—	—	—	—	—	—	1 045	121	—	—	—	—	133
Sämereien	Colli	2 251	4 398	39	110	18	259	—	—	41	53	—	—	—	—	4 820
Seide	„	—	—	4	9	—	—	—	—	61	1 800	—	—	1	1	1 810
„ manufacturierte	„	—	—	1	24	—	—	—	—	77	2 367	—	—	—	—	2 391
Gewürze	engl. ℔	18 738	1 075	6 644	235	51 408	4 293	—	—	4 080	353	700	105	—	—	6 061
Spirituosen	Gallonen	—	—	—	—	288	284	—	—	—	—	1 200	1 200	—	—	1 484
Zucker	engl. Tonnen	—	—	—	—	—	—	16 466	193 014	6 235	155 119	—	—	—	—	348 133
Tapioka	engl. ℔	75 416	655	—	—	1 930 675	16 815	—	—	148 736	1 260	17 193	200	—	—	18 930
Thee	„	1 803 679	70 930	385 962	20 985	—	—	—	—	1 003 279	50 212	9 500 731	439 636	—	—	581 763
Radspeichen	„	12 200	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240
Tabak	„	1 349	376	470	198	—	—	—	—	46 666	12 781	20	15	—	—	13 370
Gemüse	engl. Centner	—	3	—	—	—	—	—	—	1 052	777	—	—	—	—	780
Korbflechterwaren	Colli	—	—	—	—	—	—	—	—	152	675	—	—	14	67	742
Wein	Gallonen	100	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
Holzwaaren	Colli	6	30	—	—	—	—	—	—	124	1 058	2	3	2	45	1 136
Zwirn	engl. ℔	172 111	1 922	215 422	2 325	—	—	—	—	34 944	362	—	—	—	—	4 609
Nicht besonders benannte	—	—	10 541	—	5 683	—	7	—	39 740	—	37 687	—	495	—	195	94 348
Wertsumme		—	[1] 252 603	—	77 113	—	45 181	—	239 159	—	353 573	—	444 529	—	22 694	1 434 847

[1] Einschließlich 10 363 £ Importe von Bombay und Madras.

II. Export.

	Nach:	Calcutta und Ostindien	Ceylon	Singapore	Java	Hongkong	China	Japan	Wertsumme
Wert	—	400 145	17 810	1 600	1 317	71 233	8	4 056	[2] 496 179

[2] Die Haupt-Exportartikel waren: „Gold" im Werte von 408 724 £
„Pferde" „ „ „ 51 832 „
„Schafwolle" „ „ „ 17 700 „

III. Schiffsverkehr.

Verkehrsrichtung	Calcutta und Ostindien		Ceylon		Singapore		Java		Hongkong		China		Japan		Summe	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Nach Melbourne:																
Dampfer	16	28 393	—	—	1	1 406	3	4 578	30	43 833	3	4 315	—	—	53	82 525
Segelschiffe	—	—	—	—	—	—	8	5 118	—	—	—	—	—	—	8	5 118
Summe	16	28 393	—	—	1	1 406	11	9 696	30	43 833	3	4 315	—	—	61	87 643
Von Melbourne:																
Dampfer	9	17 835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	17 835
Segelschiffe	29	28 493	7	9 569	1	1 165	8	5 507	—	—	—	—	1	563	46	45 297
Summe	38	46 328	7	9 569	1	1 165	8	5 507	—	—	—	—	1	563	55	63 132

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Marchetti, Hermann

Die Erdumsegelung S. M. Schiffes 'Saida' in den Jahren 1890,1891,1892

Wien 1894

It.sing. 638 d
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11630549-7